Coperta
Andrei Olsufiev
Pompiliu Dumitrescu

Editura ALBATROS
1981

FOTOGRAFIA

— Dănuț... Scoală, mamă, că-i târziu şi trebuie să te duci cu oile la iarbă.

Ce să mă trezesc ? Eram ghemuit în patul de lângă sobă, în bucătărie, şi, totuşi, nu eram acolo. Pluteam pe aripile unui vis din care nu puteam fi smuls atât de uşor. Un om în uniformă mă luase şi mă dusese pe izlazul de lamarginea satului. Mă aflam într-un avion cu două rânduri de aripi, din acelea care treceau zilnic pe deasupra cârdului de oi, la câțiva metri înălțime, împrăştiindu-le, iar pe noi, copiii, obligându-ne să ne lipim cu burta pe pământ până când bărzăunul se depărta. După ce omul cu ochelari mari de zbor se urcase în avion, îmi făcuse semn şi mie să mă agăț de hobanele metalice şi să stau chircit în bătaia vârtejurilor. Stăteam acolo, cu inima cât un purice, şi mă uitam la copacii care veneau în goană sprenoi şi în care bănuiam că vom intra deîndată. Am închis ochii aşteptând să fim sfârtecați de crengile copacilor. Dar, când i-am deschis din nou, am văzut că mai „alergam" încă pe câmp, cu o viteză amețitoare, că ne apropiam de pădurea Ciunga, în care am intrat, fără să simțim, printre copaci, croindu-ne drum drept cu elicea, care reteza totul în față. Mi-era frică să nu se rupă cumva elicea sau aripile. Am strigat. Peste marginea cabinei a apărut aceeaşi față acoperită de ochelari şi cu o cască pe care tronau două coarne de berbec. S-a uitat la mine şi rânjetul lui m-a îngrozit. Apoi am simțit cum aparatul urcă brusc, drept în sus, cao săgeată. Am răsuflat uşurat. M-am întins de-a lungul fuselajului, strângând cu putere hobanele, şi am rămas aşa, lungit, urcând mereu, mai sus, tot mai sus, ca şi când aş fi avut propriile mele aripi. Nu mai simțeam nici spaimă, nici oboseală. Urcam lin, ca o săgeată, iar cămaşa îmi flutura în voie pe lângă mine. Nu vedeam decât cerul, un cer senin, sticlos, care mă chema spre el cu putere, cu stăruință.

„Apropie-te, Cerule !”, i-am strigat.

„Vino, băiete ! Vino tu la mine ! Eu sunt prea mare şi prea sus, nu pot coborî.”

„Aş veni, dar am să obosesc.”

„N-avea teamă. Vino ! Vino să-ți arăt luna, stelele, norii. Vino !”

Şi continuam să urc. Am întâlnit nori învolburați şi neprimitori, caiere albe de lână prin care străbătea soarele, munți prăpăstioşi, văi de abis. Zâmbeam fericit.

Aviatorul şi-a aruncat din nou privirea spre mine şi iar a rânjit. Un rânjet care m-a înfiorat. S-a repezit cu avionul spre pământ. Cădea ca un bolid spre câmpia de un verde crud. Am desluşit lângă curtea uzinei cârdul de oi şi pe prietenii mei. I-am văzut lipindu-se înspăimântați de pământ. Puterile mi-au slăbit, mâinile mi s-au descleştat şi m-am pomenit zvârlit ca un sac gol.

— Au !

— Scoală, Dănuț, că-i târziu ! am auzit glasul mamei.

M-am trezit lac de sudoare, dar fericit că eram teafăr.

În ziua aceea a trecut din nou avionul cu două rânduri de aripi pe deasupra noastră. Nu m-am mai aruncat îngrozit la pământ. Din carlingă am văzut o față zâmbitoare. Avionul se apleca pe o parte şi pe alta. Era, după câte aveam să-mi dau seama peste ani, salutul aviatorului. Din ziua aceea, de câte ori trecea pedeasupra noastră, ne saluta aplecându-şi aripile. Devenisem prieteni. Cu puțin timp înainte de a intra în clasa întâi, când mă aflam singur lângă uzină cu cele zece oi ale noastre, aviatorul mi-a aruncat un pachețel în care pusese o ciocolată şi o fotografie. Ciocolata am mâncat-o împreună cu cei doi prieteni ai mei, iar fotografia o mai păstrez şi astăzi printre amintirile scumpe. În ea se vede un teren de zbor cu multe avioane, iar lângă un aparat omul acela vesel, îmbrăcat într-o uniformă cu nasturi sclipitori, cu fireturi pe umăr şi cu

un semn al vulturului pe chipiu. Nu l-am mai întâlnit niciodată. I-am simțit însă prezența ani de-a rândul. Seara, când rămâneam singur, scoteam fotografia şi mă uitam la ea cu admirație. O priveam şi-mi construiam visuri îndrăznețe. Uneori mă vedeam cățărat într-unui din avioanele din poză, alunecând cu viteză pe covorul câmpului. Ori de câte ori încercam, în acele tainice visuri cu ochii deschişi, să mădesprind de pământ, simțeam cum botul avionului în care mă aflam atârna greu de tot, atât de greu încât făcea imposibilă desprinderea de la sol. Atunci îl întrebam pe omul ce purta fascinanta uniformă cu nasturi sclipitori : „Eu de ce nu pot să zbor, nene ?" În loc de răspuns îi simțeam privirea pătrunzătoare ca o chemare. Aceeaşi mereu, dar, parcă, de fiecare dată alta. Multă vreme. Chiar şi după ce mă ridicasem, „copăcel", în primul zbor adevărat. Dar mai ales după aceea, mereu mai chemătoare, mai încurajatoare. Imagine-icoană, imagine-îndemn spre cunoaşterea văzduhului, atainelor lui, dar mai ales a tainelor acelor aparate cu ajutorul cărora omul se ridica pe nevăzutele valuri ale imensului ocean aerian.

TUNELUL

Era spre sfârşitul verii. Împreună cu ceilalți copii de pe strada mea plănuisem o excursie la pădurea Ciunga, aflată la vreo patru kilometri de sat. Într-o dimineață, pe la trei, ne-am adunat toți cinci : Gigel al lui Moraru, Silică al lui Zârnă, Gheorghe al lui Pițurcă,Nicuşor al lui Ciobanu şi eu.

Fiecare îşi „procurase" mâncare, pături sau cuverturi, unelte pentru săpat. Plănuisem să facem un tunel spre... centrul pământului.

Cei patru kilometri i-am parcurs într-o voioşie de nedescris. Nici unul dintre noi nu simțea greutatea încărcăturii. Alergam pe câmpia întinsă a Bărăganului, ne opream pentru odihnă ori

de câte ori era nevoie. După un timp am început să descifrăm contururile copacilor.

Cunoşteam bine pădurea. În fiecare an şcoala organiza câte o excursie la Ciunga. Noi, cei cinci, obişnuiam să căutăm locuri mai retrase, în partea dinspre calea ferată. Ne cățăram într-un stejar bătrân şi stufos şi priveam la trenurile ce alunecau în depărtare, asemenea unor jucării, pe şinele de oțel. Când ne plictiseam coboram din copac, înfulecam în grabă mâncarea adusă de acasă şi ne afundam în desişul pădurii după ghindă sau ciuperci. Acolo hotărâsem să ne instalăm „comandamentul", ca şef de expediție considerându-l pe Silică al lui Zârnă, cu doi ani mai mare ca noi.

Cam pe vremea când oamenii începeau munca pe ogoare, am poposit şi noi la punctul stabilit. Abia atunci am simțit oboseala.

În loc să ne apucăm de lucru, aşa cum hotărâsem la plecare, am aşezat păturile pe iarbaplină de rouă şi-am „încins" un somn până către prânz.

Ne-a deşteptat şuieratul unei locomotive.

Era, după aprecierea noastră, trecut de amiază. Masa de prânz s-a prelungit mai mult decât ne aşteptam. Drumul, aerul tare al pădurii ne obosiseră. Când să punem mâna pe unelte, ne-am dat seama că nu luasem apă.

— Ne împărțim în două şi încercăm s-o procurăm de la casa pădurarului. Cine merge cu mine ? a întrebat Zârnă.

— Eu.

— Bine. Moraru şi Ciobanu vor alcătui cealaltă echipă. Grupul care-l întâlneşte pe pădurar îl ține de vorbă, iar celălalt — la găleată. Pițurcă rămâne aici, de pază.

În partea aceea a Bărăganului era mare lipsă de apă. În sat existau pe atunci patru puțuri, adânci de 90-120 metri. Apa se scotea cu o ciutură mare, de vreo sută de litri, trasă de cai sau boi. Nea Petre Savu, pădurarul, venea de două ori pe lună cu

căruța în sat. Făcea câte două-trei drumuri pe zi, până îşi umplea cisterna din pădure.

Ne-am despărțit. După câtva timp am ajuns în apropierea casei pădurarului. În curte, nicio mişcare. Dulău, câinele ciobănesc al lui nea Petre, ne cunoştea pe fiecare dintre noi, pentrucă stăpânu-său îl lua deseori când mergea dupăapă. Când am ieşit din desişul pădurii moțăia la umbra unui copac.

— Dulău ! Măi Dulău — l-am strigat în şoaptă. A ciulit urechile şi a dat din coadă.

— Cuțu - cuțu ! — l-a chemat Zârnă scoțând din sân un boț de mămăligă. Câinele s-a apropiat, a deschis o gură mare şi l-a înhățat. Noi ne-am văzut liniştiți de treburi. Primul lucru a fost să ne săturăm de apă. Apoiam luat găleata, plină pe jumătate şi... pe-aici ți-e drumul.

Grupul celălalt ținuse „şestul". Ne-a urmat îndeaproape. După ce am ajuns la stejarul unde ne lăsaserăm lucrurile, am început să săpăm.

Am „tras tare" până s-a lăsat noaptea. Nise umflaseră palmele de bătături. Când şeful a dat semnalul de încetare, nimănui nu-i mai ardea de mâncare. Am adormit cu toții ca buştenii, înghesuiți unul în altul. „Tunelul" nostru era adânc de vreo... doi metri.

A doua zi am avansat încă vreo trei. Ne simțeam frânți. Cei care se aflau la cazma, în fundul gropii, abia mai puteau zvârli pământul afară. Am folosit găleata. Nici asta nu era o rezolvare, mai ales că începuse să ne fie sete cam des. Şi proviziile de hrană se subțiaseră. Ne bizuiam totuşi pe cele câteva pachete de pezmeți tari, de război. Am mai încercat o incursiune la cisterna pădurarului.

În ziua a treia, nici unul dintre noi nu mai putea de dureri. Băşicile din palme se spărseseră. Prindeam lopata sau cazmaua pe carne vie. Către prânz, şeful ta aruncat furios lopata.

— Ajunge !

Noi, atât am aşteptat. Am zvârlit uneltele în fundul gropii şi am plecat cu toţii spre calea ferată. Ne-a atras atenţia un zgomot ciudat.

Deasupra noastră, la câteva sute de metri înălţime, apăruseră două avioane. Cel cu crucea încârligată era urmărit îndeaproape de un aparat pe aripile căruia se observa tricolorul românesc desenat în cercuri. Războiul împotriva fasciştilor începuse de câteva zile. Armata germană încerca să se retragă prin aer, pe apă sau pe sol, devastând totul în cale. Dar ostaşii noştri, ajutaţi de gărzi patriotice înarmate, de simpli cetăţeni, îi imobilizau pe hitlerişti, îi dezarmau. Până în sat la noi ajunsese vestea că la Slobozia, la Călăraşi, la Ţăndărei fuseseră dezarmate însemnate efective nemţeşti. Corpul unu aerian al armatei române avea unităţile în curs de dislocare pe aerodromurile Cioara-Doiceşti, Ţăndărei, iar corpul trei aerian, cu o sută optzeci şi şapte de avioane şi patru planoare, erau dispuse pe aerodromurile Slobozia, Ianca, Ţăndărei. Aceste unităţi de aviaţie primiseră — după cum aveam să aflu peste ani, de la colegi mai vârstnici — importante misiuni de luptă în zilele de 23 şi 24 August 1944. Dealtfel, unităţile operative de aviaţie dispuneau, în acel „august fierbinte”, de 53 escadrile de avioane şi 511 echipaje. Iar ceea ce vedeam noi în acea zi de sfârşit de august nu era altceva decât una din curajoasele intervenţii ale aviatorilor români pentru împiedicarea hitleriştilor de a mai face noi victime în rândul populaţiei civile. Din avionul nemţesc au izbucnit flăcările. S-a îndreptat spre pământ lăsând în urmă o dâră groasă de fum. Explozia făcută în cădere a împrăştiat un nor de praf şi fum.

Vânătorul român a venit până în apropiere de liziera pădurii, cu motorul „tuşind”. S-a ridicat din nou, apoi s-a aşezat cu zgomot nu departe de locul unde ne găseam noi. Ne-

am apropiat cu teamă. De sub cascheta cu ochelari de zbor ne zâmbeau doi ochi negri, îndemnându-ne să ne apropiem.

Pilotul a coborât şi ne-a rugat să-l ducem pân'la sat, la un telefon. A plecat Zârnă cu el, iar ceilalți am rămas să păzim avionul.

— Când ați apărut aşa de repede ? — ne-a luat în primire nea Petre Savu, venit fără să-l simțim noi. Mi se pare că voi ați dat târcoale casei.

— De unde, nene Petre. Am fost cu mâncare la ai noştri. Am văzut lupta şi am venit aici.

Nu prea ne-a crezut el.

După câteva ore a apărut un avion mare, tot atât de mare ca şi cel care se prăbuşise în flăcări. Numai că acesta purta pe el tricolorul românesc. Am făcut semne cu cămăşile. S-a rotit de câteva ori, apoi a dat drumul unui pachet şi s-a îndepărtat.

— N-are loc de aterizare, ne-a lămurit „vânătorul”... Copii ! Cine găseşte balotul, va zbura cu avionul — ne-a promis el.

Nu ne-am îndepărtat noi prea mult prin lanurile de porumb şi un alt avion îşi aşeza roțile pe o mirişte.

Am căutat vreo câteva ore. L-am găsit lângă o groapă mare făcută de bombe.

M-am dus ,,puşcă” la aviatori şi i-am chemat la locul cu pricina. Între timp, în jurul celor două avioane se adunase o mulțime de oameni din sat. Au ajutat să monteze roata defectă. Arătându-mă, vânătorul i-a şoptit ceva pilotului de pe avionul de depanare, apoi a tras aparatul pe un drum de țară dintre două mirişti.

— Vrei să zbori ? — m-a întrebat „vânătorul”.

— Da.

— Hai cu mine.

M-a suit în carlingă, în brațele mecanicului. Primul zbor adevărat din viața mea începea.

CONSIMTĂMÂNTUL

Terminasem şapte clase. Mama, femeie ambiţioasă, ţinea morţiş să mă fac doctor.

— Eu n-am învăţat carte, mă copile. Măcar din tine să iasă ceva. Te duci şi te înscrii la şcoala de doctori.

Tatei îi surâdea perspectiva ca peste câţiva ani, pe uşa casei construită din agoniseala anilor munciţi la calea ferată să bată o firmă din cele pe care le văzuse când fusesem împreună la un medic la oraş.

Cu câteva zile înainte de începerea examenului de admitere, mi-am luat permisul şi carnetul de C.F.R., m-am suit în tren şi m-am oprit la Bucureşti. În Capitală nu mai fusesem decât o dată. Am nimerit totuşi strada Izvor. După o noapte de insomnie am plecat în zorii zilei următoare, împreună cu fata gazdei, pe Justiţiei. Acolo era şcoala medie tehnică... veterinară.

— Dar eu vreau la şcoala de doctori de oameni, Elena, nu la asta, de doctori de boi şi cai.

— Inscrie-te aici. Nu mai e timp de pierdut, că mâine-s examenele de admitere.

Şi aşa, m-am trezit admis, cu media cea mai bună, la veterinară.

Cu un petec de hârtie în buzunar, m-am întors acasă.

— Gata, am reuşit.

— Când, unde, cum aşa ?

A luat hârtia pe care fălos o aşezasem pe masă, a sucit-o pe-o parte şi pe alta, apoi m-a pus s-o citesc.

— Hm ! Va să zică te faci doctor de animale ! E bună şi asta. La ţară se câştigă bine. Important e să scrie pe firmă doctor.

Când a venit tata, a luat hârtia, a citit-o şi-a răsucit-o, apoi m-a mângâiat pe creştet.

— Bine, Dane. Să fie într-un ceas bun.

Toamna m-am dus la şcoală. În noiembrie am primit o telegramă de-acasă. „Vino urgent, tata mort !”

Mi-am înghiţit lacrimile, m-am dus la director şi m-am învoit pentru o săptămână. Când am ajuns la Movila, începuse slujba de „veşnica pomenire”. După înmormântare, seara, mama mi-a povestit cum s-a întâmplat nenorocirea. Am plâns amândoi, până după miezul nopţii.

— Tu ai devenit acum cap de familie. Străduieşte-te să ajungi mai repede om cu leafă.

Am mai stat două zile, apoi am plecat la şcoală.

— Să înveţi bine, Dănuţ, că singura noastră speranţă s-a dus.

Prima noapte petrecută în şcoală n-am uitat-o încă. Simţeam un gol în mine, un gol care nu se umplea.

Dimineţile mergeam la cursuri. Două-trei după-amieze din săptămână eram instructor de pionieri. Prin luna martie ne-am dus la muncă voluntară pe şantierul complexului sportiv „23 August”. Descărcăm cărămizi pentru construcţia turnului de paraşutişti. Acolo erau şi elevi aviatori. M-am împrietenit cu unul dintre ei.

— Unde înveţi ? — l-am întrebat.

— Lucrez la uzina „23 August”. După-amiaza vin aici. Facem câteva ore de pregătire practică la sol, teorie şi restul muncă voluntară.

— O să săriţi din turn când va fi gata ?

— Nu. Noi ne pregătim pentru salturi din avion.

— Eu n-aş putea să mă înscriu ?

— Câţi ani ai ?

— Cin’sprezece. Adică, în vară o să-i împlinesc.

— Nu cred că te vor primi. Încearcă pe Armenească, la 33. Dacă te întreabă de vârstă, spune-le că ai l6 ani. Poate ține.

M-am dus pe Armenească, la Comisia raională de aviație. Mi-au dat o cerere, o fișă medicală şi un formular pentru consimțământ.

— După ce completezi dosarul, vino să te repartizăm — mi-a spus secretarul comisiei.

Am procedat aşa cum mă învățase conştiința mea. În autobiografie, pe fişa medicală şi în cerere m-am făcut mai mare cu un an şi trei luni. Îmi mai trebuia consimțământul, semnat de părinți şi legalizat la consiliul popular.

Şi aşa m-am văzut înscris la paraşutism. Zilnic trebuia să vin de pe Justiției până pe „23 August". Puținii bani pe care-i aveam erau pe terminate. Un timp am călătorit cu tramvaiul „pe gratis", până când era s-o pățesc. Am început cu împrumuturile. Mamei n-aveam de ce să-i cer, pentru că nici ea nu o ducea strălucit.

În dormitor cu mine erau doi elevi din anul trei. După masa de seară dispăreau din internat şi apăreau dimineața, pe la 4-5.

— Unde-ți petreci nopțile, Andrei ? — l-am luat direct pe unul din ei.

— Cine ştie multe, îmbătrâneşte repede.

I-am dat pace, dar mi-am pus în gâncl să-l urmăresc. Într-o sâmbătă seara, când nu fusesem la cursul de paraşutişti, m-am luat după el. Descărca lăzi din camioane în Piața Rahovei şi le căra în magazine.

— Andrei, noaptea tu faci pe hamalul, în piață.

— De unde ştii ?

— Te-am văzut.

— Tu nu vrei să câştigi un ban ?

— Cum să nu ? Mă iei şi pe mine ?

— Nu aşa. Săptămânal îți dau câte doi poli, dar să nu spui nimănui secretul.

— Vreau să lucrez şi eu. Am nevoie de bani.

— Ce să faci cu ei ?

— Îmi trebuie de tramvai. Am datorii. Se apropie zborul, va fi nevoie să merg până la Popeşti-Leordeni, la aerodrom, să schimb două tramvaie. Dacă nu mă țin de curs, nu pot zbura cu avionul.

— Grea chestie, mă. Eşti prea mic... În sfârşit, să vorbesc cu şeful, poate înghite găluşca.

Luni am mers cu el in piață. Şeful, un ialomițean de treabă, m-a descusut până-n pânzele albe, m-a pus să car vreo câteva lăzi cu ceapă şi cartofi, apoi i-a zis lui Andrei.

— Fie. Tu vei fi gaj. Dacă nu rezistă, tragi pentru el.

După o noapte de hamalâc, eram frânt. Cele trei ceasuri de somn care-mi rămăseseră până la micul dejun mi s-au părut câteva minute. Eram fericit însă că pe foaia de pontaj mă trecuseră şi pe mine.

Duminica dimineața eram în al nouălea cer. Aveam să primesc primii bani munciți de mine întruna din zile am fost chemat la direcțiune. Doctorul Popescu, un om exigent, dar foarte drept, mi-a atras atenția că dacă voi mai lipsi seara de la orele de meditație îmi va interzice să mai frecventez cursurile de paraşutism. I-am povestit toată tărăşenia.

— Poveşti, băiete ! Astea-s poveşti de adormit copii. Un om mare nu poate munci atât,dar un copil.

— Înțelegeți-mă, tovarăşe director. Mai am numai două săptămâni şi voi termina paraşutismul.

Discuția s-a încheiat fără o interdicție categorică, dar cu un angajament din parte-mi că nu-mi voi neglija temele.

După cele trei zboruri de aclimatizare cu avionul a urmat o pauză de câteva zile, timp în care trebuia să ne completăm toate actele din dosarul personal. M-am învoit la şcoală. M-am

dus acasă, am luat-o pe mama şi m-am dus la consiliul popular. Preşedinte era vecinul nostru, Tudose.

— Când o să-i citeşti mamei consimțământul, să spui că-i vorba de nişte cursuri teoretice, nene Tudose.

— Ce vrei, împieliţatule, să-mi aprind paie-n cap ?

— Te rog, nene ! Când o să fiu mare te plimb cu avionul.

— Asta să i-o spui lui Mutu. O să zbori tu când o face plopu mere şi răchita micşunele.

A luat hârtia şi a început să citească.

— „Subsemnatul..., aşa, consimt ca fiul meu... aşa (către mine) : Cum ai zis mă, cursuri de care ?

— Teoretice.

— Consimt să urmeze cursuri teoretice de aviaţie... aşa, drept pentru care semnez”... Semnează, ţaţă Lixăndrino !

— N-am ochelarii la mine, mai bine pun deş’tu’.

— Merge mă, cu deş’tu’ ?

— Merge, nene !

— Pune deş’tu’ aici, peste crucea asta... Aşa.

— Şi ce-o să facă băiatul cu cursa asta teoretică, vecine ?

— Întreabă-l pe el. Ce crezi că eu ştiu ?

Am căutat să-i explic mamei că un doctor veterinar când pleacă în deplasare, cu avionul, trebuie să priceapă cum merge aparatul. Nu ştiu ce-a înţeles maică-mea din povestea mea, dar eu m-am ales cu consimțământul semnat şi parafat.

ECHIPA BĂLCEŞTILOR

Eram trei de la veterinară, doi de la liceul de băieţi, cinci, şi doi de la monetăria naţională. Ne-adunam zilnic la turn, făceam exerciţii la sol până ameţeam, iar seara ne întorceam fiecare pe la locurile noastre. Viorel Vasile, instructorul grupei, a intrat direct în subiect :

— Astăzi nu mai facem antrenament. U.T.M-eul ne cheamă să participăm şi noi la muncă voluntară pentru construcția turnului de paraşutişti şi a stadionului.

Căram pământ cu tărgile, cale de o sută de metri, de la ora trei până se însera. Am lucrat vreo zece zile. Rămăsesem organizați tot pe grupe de salt, iar în cadrul acestora, pe echipe de câte opt. În echipa noastră eram şapte din raionul Nicolae Bălcescu. Pe o bucată de scândură geluită erau scrişi cu creta fruntaşii, seară de seară. Pe locul întâi au fost trecuți „Bălceştii". O zi, două, trei, patru... Când s-a împlinit săptămâna, a venit un reprezentant al Capitalei, ne-a adunat în careu, a adus mulțumiri tuturor brigadierilor şi ne-am auzit numele. Atunci am aflat că noi eram „Bălceştii".

Treaba nu era uşoară. Dar nici neînchipuit de grea. Important era să-ți menții ritmul. Atâtea lopeți la umplerea tărgii, atâția paşi până la descărcarea ei... Dintre noi nu fuma nici unul. Şi nici de trăncăneală nu ne ardea. „Porția" ce ni se repartizase pentru dizlocat trebuia „operată" repede. Echipa care termina lucrul îşi relua antrenamentul. Iar aceasta însemna grăbirea paşilor spre zborurile de aclimatizare, spre saltul cu paraşuta din avion. Zece zile ne-am menținut fruntaşi. Am câştigat drapelul roşu, ne-am încheiat misiunea. Înapoi la rostogoliri în față şi în spate, sărituri în lungime, în adâncime, de la scara progresivă, aterizări cu picioarele apropiate... Programul pregătirii fizice se cam terminase. Urma să ieşim pe aerodrom. Ne-am şi dus la Popeşti-Leordeni. Am stat o după-amiază întreagă de-am admirat zborul avioanelor. Către seară ne-am pomenit cu un trimis al şantierului de la Casa Scânteii.

— Care dintre voi vrea să ne ajute, în timpul liber ? Avem nevoie mare, acum, de forță de muncă necalificată.

Mirosisem benzina şi iarba aerodromului. Ne venea greu să amânăm pasul următor. Zubaşcu a ieşit în față :

— Bălceştii sunt de acord ! Aşa-i, băieți ?

A murmurat fiecare câte un „da” nu prea convingător. Ni s-au mai alăturat cinci echipe. Treaba era aceeaşi ca şi la stadion. Nurmai ritmul ni se părea ceva mai „îndrăcit”. Motivul ni l-a explicat în câteva cuvinte omul în salopetă, cu câțiva ani mai în vârstă ca noi, căruia „inițiații” ii ziceau „meştere” :

— Trebuie să turnăm un set de fundații. Altfel nu răzbim. Şi-apoi, e chestie şi de mândria noastră de utemişti.

N-a pus nimeni întrebări. Zubaşcu trăgea de noi cu dinții.

— E musai să fim iarăşi primii, fraților !

Pe şantier veniseră voluntari din toate raioanele Capitalei. Furnicar mare de lume, ce mai ! Dar în aglomerația aceea, munca fiecărei echipe era urmărită şi măsurată cu precizie. În după-amiaza când noi urma să terminăm lucrul ce ni se încredințase, Miron a călcat strâmb într-o groapă de i-a pârâit glezna. În câteva minute piciorul i s-a umflat butuc.

— Fir-ar să fie, din cauza mea o să pierdeți întrecerea !

A venit o fată cu o geantă sanitară pe umăr, iar după ce s-a convins că nu-i fractură, i-a pregătit la repezeală o soluție de burov şi l-a pansat.

— Dacă-i vorba că voi sunteți echipa „Bălceştilor”, trag în locul tău.

N-a fost nici aprobare, nici dezaprobare.

Irina a pus mâna pe brațele tărgii, făcând „echipaj” cu Bunea. Seara avea bătături în palme, dar echipa se menținuse pe locul întâi.

Când am revenit pe aerodrom, celelalte patru echipe se plictisiseră antrenându-se la sol. „Junkers”-ul 52 dădea semne de oboseală. Mecanicii nu-i găseau nicicum „hiba”. Numai după ce a venit unul de la I.A.R. a putut fi pornit. Asta s-a întâmplat la vreo două zile după ce ne reluaserăm şi noi antrenamentele. Iar în primul echipaj pentru zborul de

agrement au intrat şi „Bălceştii”. O recompensă la care nu ne aşteptam.

SALTUL

A sosit, în sfârşit, ziua primului salt cu paraşuta. Exerciţii fizice dintre cele mai variate, sărituri de la unu până la cinci metri înălţime de la scara progresivă, rostogoliri în faţă şi în spate, corectarea poziţiei corpului au constituit momente pregătitoare meticuloase, care trebuiau să culmineze cu saltul din avion.

Era duminică. Am mers pe aerodrom în zorii zilei. Fiecare dintre noi şi-a pliat paraşutele supravegheat îndeaproape de instructorul grupei. După ce materialul a fost pus la punct, am recapitulat din nou fiecare fază a saltului cu lux de amănunte.

În jurul orei unsprezece am făcut careul. A venit comandantul şcolii care, prin sondaj, ne-a verificat cunoştinţele teoretice. Apoi ne-a ţinut un logos de câteva minute, ne-a împărţit în grupe de câte opt şi a dat un ordin scurt :

— Echiparea !

Din acel moment inima a început să-mi bată mai repede. Erau primele emoţii. Mi-am înhămat paraşutele, una în spate (principală) si una în faţă (rezervă). Ne-am aliniat lângă avion şi-am aşteptat să pornească motoarele pentru încălzire. Un ultim control al închiderii buclelor hamurilor l-a făcut comandantul însuşi. Am auzit apoi acel şuierat strident făcut de demaror şi, rând pe rând, cele trei motoare ale „Junkers”-ului şi-au început simfonia.

Eram al optulea din prima grupă. Instructorul meu ştia că-s cel mai tânăr. Nu bănuia nici el că grupa în care săream atunci ca „încheietor” avea să stabilească un record unic în felul lui pentru anul 1951 : saltul cu paraşuta al unui puşti care

nu împlinise încă 15 ani. După ce ne-am urcat în avion şi ne-am clanşat cablurile pentru deschiderea automată a paraşutei, s-a oprit pe la fiecare.

— Ți-e frică ?

— Nu.

— Atenție la poziția corpului când părăseşti avionul. Dacă nu ți se deschide paraşuta principală, tragi de comanda manuală. Curaj, băiete !

Decolasem. începusem ascensiunea. Urcam aşa de încet, încât mi se părea că niciodată acul altimetrului nu va ajunge la cifra 700, înălțimea de la care trebuia să executăm saltul. Mă uitam la fețele colegilor. Sub casca aceea mare îmi apăreau crispate, obosite, îmbătrânite chiar. „Aşa oi fi arătând şi eu ?” — mi-am zis.

— Băieți. Să cântăm marşul paraşutiştilor — m-am trezit eu propunând cu glas tare. O fi fost, probabil, şi aceasta o formă de manifestare a emotivității.

— Hai !

— De acord.

— Dați tonul !

O melodie grotescă, falsă, strangulată parcă de cineva, a răsunat în avion. Nimeni nu-şi dădea seama de asta. La un moment dat, s-a auzit semnalul sirenei de bord. Motoarele şi-au redus zgomotul. S-a deschis uşa. Aplecat în afară, instructorul nostru viza terenul.

— Salt !

Nici nu ştiu când cel din fața mea a dispărut. Eram încălțat cu o pereche de pantofi cumpărați în ajun. Am alunecat pe covor şi m-am trezit în coada avionului. În față se deschidea o gaură adâncă.

— Dă-i drumul, Dane ! — m-a îndemnat instructorul, ajutându-mă să mă ridic.

M-am aplecat puțin şi am sărit. Mă rostogoleam abisal în necunoscut. Îmi simțeam corpul încordat. După câteva secunde mi-am recăpătat echilibrul. Eram conştient perfect de tot ceea ce se întâmpla în juru-mi. Înghițeam cu repeziciune zeci de metri. Căderea a fost strunită brusc. Se declanşase comanda automată de deschidere a paraşutei. O clipă am rămas agățat în mod nefiresc la vreo şase sute de metri înălțime. O clipă doar, pentru că în următoarea coborârea a reînceput. M-am încordat brusc, recăpătându-mi poziția verticală. Am auzit un fâlfâit ca de pasăre răpitoare, apoi am simțit o smucitură puternică. „S-a deschis" — mi-am zis bucuros. Deasupra mea era suspendată paraşuta multicoloră. Boarea de vânt mă împingea către marginea de sud a aerodromului. Dedesubt „defilau" alte umbrele, peticele de pământ cultivate cu legume şi zarzavaturi. Pe măsură ce secundele se scurgeau, îmi făcea impresia că pământul venea spre mine şi nu invers. Cum stăteam suspendat în chingile paraşutei, aveam impresia că mă aflam într-un scaun al lanțurilor din bâlciul copilăriei pe care o trăiam încă. Doar înălțimea era alta. Descoperisem un joc nou. Un joc în care calculul matematic, exercițiul fizic îndelung, pregătirea psihică se constituiau ca verigi de bază, ca părți componente fără de care nu te puteai înscrie pe lista „promovaților". O senzație de neânchipuit, o plăcere fantastică simțeam în acele clipe. Pluteam „cu cearşaful pe valurile nevăzute ale imensului ocean aerian" — aşa cum îi plăcea să ne spună de multe ori instructorului nostru. Aterizarea a fost perfectă. Mi-am strâns „cearşafurile" şi m-am dus la punctul de regrupare. Toți eram voioşi. La critica saltului, nu s-a adus vorba de nici un incident. Nici măcar de căderea mea pe covor. După alte două salturi, a avut loc brevetarea. Într-un cadru festiv, ne-au fost înmânate carnetele de zbor şi brevetele. Devenisem „paraşutist sportiv aviator de gradul II".

PARIUL

Om de mare caracter tovarăşul Grigore, comandantul paraşutiştilor. Şi-un parolist fără pereche. Atunci când îşi dădea el cuvântul, făcea luntre şi punte pentru a şi-l respecta. Aşa se întâmplase şi cu prietenul şi colegul său, comandantul de-atunci al aerodromului. Pariul pornise de la o dispută pe tema îndeplinirii misiunii.

— Dacă într-o lună de zile nu-ți ocup unitatea cu paraşutiştii mei, să nu-mi zici mie pe nume.

— Pe-un butoi cu bere. Nu, mai bine pe-o săptămână de curățenie.

Au bătut palma.

În prima săptămână, comandantului aerodromului avea să i se joace întâia festă. Când a venit într-una din dimineți în unitate, raportul nu l-a mai primit din partea propriului său subaltern. Pe post de ofițer de serviciu era un paraşutist. Substituirea se făcuse în timpul nopții, când o grupă de la unitatea noastră schimbase garda, iar dimineața îl somă pe comandant să-şi pună unitatea la dispoziția formațiunii noastre. Scandal în toată regula. Se deconspirase parola, câțiva s-au trezit mutați disciplinar, iar alții cu nişte zile de arest.

În săptămână următoare, ai noştri instalaseră în biroul acestuia un calup de trotil. Când paraşutistul care făcuse pe „specialistul” de la telefoane şi-a încheiat misiunea, a „încercat” aparatul, stabilind legătura cu şeful său.

— Doriți să vorbiți cu tovarăşul comandant ? O clipă, vă rog.

Acesta şi-a ridicat capul din hârtii, s-a ui-tat întrebător la intrus şi-apoi a luat receptorul.

— Vă ascult.

— Sub picioarele dumitale se află o mină. Peste cinci minute biroul va sări în aer. Ai grijă cum te porți. Sper că n-ai să pedepseşti omul care ți-a făcut legătura cu mine.

Schimbul de replici a fost destul de „furtunos”. Nu fără urmări pe aerodrom. Mai ales că până la soroc rămăseseră doar două săptămâni.

Cu trei zile înainte de sfârşitul lunii, un bimotor venea în zori deasupra aerodromului vecin, făcea un viraj larg, apoi se întorcea la bază. Jos, alarmă. Spre seară se repeta „figura”. A treia zi, când oamenii erau obosiți de-atâtea alarme false, spre aerodrom s-a îndreptat o escadrilă de avioane de transport. Au zburat câteva minute, apoi s-au îndepărtat pentru a lansa paraşutişti, la vreo zece kilometri. Întreaga unitate a plecat să „captureze” inamicul. Doar santinelele rămăseseră la posturi. După ce santinelele au fost imobilizate, în unitate s-a prezentat comandantul nostru, a înlocuit garda, s-a instalat la postul-cheie şi a trimis oameni să recupereze manechinele ce fuseseră lansate cu paraşuta.

Pariul a avut consecințe grave. Comandantul aerodromului a plătit cu o mutare disciplinară şi retrogradarea din funcție.

VACANTA MARE

La două săptămâni după brevetare am intrat în vacanța mare. Am plecat la Movila. I-am arătat mamei carnetul de zbor şi brevetul.

— Ce scrie acolo ?

— Că sânt paraşutist.

— Ce-i aia ?

— Că eu, Dănuț, am sărit din avion cuparaşuta.

— Cum ai sărit ? N-ai căzut ?

— După câte vezi, nu. Sunt teafăr şi nevătămat.

— Eu tot nu cred.

Mama a luat hârtiile şi s-a dus la şcoală, la fostul meu învățător.

— Spune-mi şi mie, domnu' Radu, ce scrie aici. Dănuț mă înnebuneşte de cap. Zice că el e paraşutist, că a sărit din avion.

— Aşa-i, țață Lixăndrino — a confirmat învățătorul, după ce a întors actele pe-o parte şi pe alta. A zburat cu avionul şi a sărit din el cu paraşuta de trei ori. Scrie aici, negru pe alb.

— S-o fi țicnit, săracu.

— Da' de unde. E un sport şi ăsta ca şi fotbalul.

— Ca fotbalul ?... Nu prea cred. Acolo fuge copilul după mingea de cârpă, cade, se scoală, îşi rupe o unghie... Dar să cazi din avion, ăsta nu-i lucru curat.

N-a vrut mama să creadă nici în ruptul capului că eu am sărit cu paraşuta din avion. În zadar m-am căznit să-i explic. În sat lumea-mi zicea... paraşutistul. Gândul îmi era la zbor. M-am dus din nou pe Armenească, la comisia de aviație.

— Am terminat paraşutismul şi vreau să mă fac pilot.

— Peste două zile începe o serie la Strejnic-Ploieşti. Du-te repede şi fă-ți vizita medicală — mi-a spus şeful comisiei. M-a respins medicul internist.

— Ai tensiunea prea mică, puştiule. Mai încearcă la anul.

Mă gândeam să plec acasă, iar odată ajuns acolo, să intru la districtul căilor ferate, ca zilier, la adunatul ierbii dintre traversele pe care se sprijinea drumul de oțel. Am ajuns prea târziu. Locurile erau ocupate de alții. Vreo câteva zile am umblat prin sat fără rost. Un ceferist, fost tovarăş de serviciu cu tatăl meu, m-a îndemnat să caut pe şeful secției L-7 la Feteşti. Era plecat în concediu. Mi s-a spus că-i undeva prin Constanța. Am căutat „acul în carul cu fân”. N-aveam nici o adresă. Doar un nume pe care l-am rostit de zeci de ori în dreapta şi în stânga. Zadarnic !

M-am întors din nou la comisia raională de aviație.

— Vreau să ajung pilot, totuşi.

— Ar fi o soluție. Urmezi anul acesta cursul de zbor fără motor. Te putem trimite chiar azi la Timişoara.

— Cum să zbor fără motor ? Râdeți de mine.

— Nu. Dacă vrei, completezi cererea şi peste câteva zile poți începe cursurile de zbor cu planorul.

Am acceptat, fără să ştiu unde merg şi ce voi face. La Timişoara am stat vreo săptămână pe tuşă, împreună cu alți treizeci. Ne uitam la aparatele construite din placaj şi pânză cum se desprindeau urcând aproape pe verticală. După ce ajungeau deasupra automosorului care le trăgea, se dădea drumul cablului, iar ele, sus, se roteau la fel ca nişte ulii, minute în şir, apoi se aşezau ascultătoare într-un careu format din fanioane. Priveam de la distanță şi mă minunam. Când am fost băgați şi noi în seamă de către instructorul Ignat, i-am pus întrebarea :

— Cum de nu se prăbuşeşte ?

— O să învățați la timpul potrivit. Deocamdată începem balansările.

O asemenea şedință de lucru dura zece minute. După câteva zile am împlinit cele cinci ore obligatorii. Au urmat alunecările cu viteză mică, cu viteză mare, saltul, palierul, zborul în linie dreaptă, la o înălțime de vreo 30 de metri, devierile.

Saltul mi s-a părut cea mai extraordinară treabă din toată instrucția zborului cu planorul şi mai târziu cu avionul. A fost un moment nemaipomenit. După ce mi-am legat strâns chingile de spate şi de mijloc, în aşa fel încât să fac corp comun cu aparatul, să-i simt orice înclinare, s-a clanşat cablul şi s-a dat semnal cu fanionul pentru decolare. Planorul a început să alunece cu viteză din ce în ce mai mare. Țineam manşa exact la mijloc, aşa cum mi-o fixase instructorul. Singura mea grijă era să mențin aparatul la orizontală, cu mişcări de manşă perfect

laterale. Deodată zgomotul făcut de patina care se freca de sol a dispărut. Mă desprinsesem de pământ. Urcasem la vreo jumătate de metru şi mi se părea că mă aflu la cine ştie ce înălțime amețitoare. Mai zburasem până atunci cu avionul, în „magazia”„Junkers”-ului, dar saltul din acea zi cu planorul, acea desprindere de pământ n-am uitat-o. În cele câteva secunde de zbor adevărat nu m-am putut abține să nu încerc efectul manşei în profunzime. Am împins-o înainte. Destul de brusc pentru că am luat contact cu solul printr-un bont care m-a proiectat din nou în aer. A fost un act de indisciplină pentru care nu am fost iertat nici la critica temei, nici la bilanțul de la sfârşitul primei zile de zbor. Primisem „botezul aerului” în simplă comandă. Când toți cei 24 de elevi care mai rămăsesem în grupă am stapânit bine zborul în linie dreaptă, am fost brevetați piloți planorişti categoria A. Vacanța mare luase sfârşit. Trebuia să mă reîntorc la veterinară.

Dar...

RENDEZ-VOUS LA TIMISOARA

După brevetarea A-ului am ieşit la raport. Voiam să mă întorc la veterinară, să-mi continui studiile.

— Faci ce vrei. Părerea mea este să rămâi — mi-a spus instructorul.

O zi n-am zburat. Colegii mei începuseră virajele de o sută optzeci de grade. Instrucția continua să rămână în simplă comandă. Am tot dat eu târcoale startului, am pus mâna la transportul cablului şi planorului. Aparatele din placaj şi pânză urcau, unul după altul, la vreo sută de metri şi-apoi se întorceau în apropierea locului de decolare. Era ceva. Nu mai trebuia să le împingi pe cărucioare, cale de vreun kilometru,

cum procedasem la linia dreaptă şi la devieri. M-am prezentat la instructor.

— Rămân.

— Bine, Dane. De mâine ne sculăm cu noaptea-n cap. Mergem pe un teren la Giarmata Mare. Aici încep lucrările la pista pentru reactoare.

În dimineața următoare cernea mărunt o ploaie mocănească, de durată.

— Asta ține trei zile — şi-a dat cu părerea unul dintre colegi.

— De unde ştii ?

— Am învățat la meteorologie.

— Fugi mă, că ai „cumpărat" previziunea de la instructor.

— Să mă trăsnească, dacă vă mint.

Nu l-a trăsnit nimeni. Îmi amintesc numai că ploaia a durat vreo săptămână încheiată. Duceam zilnic automosorul şi două planoare Icar pe jos, cale de 7 km, le pregăteam de start şi aşteptam, doar-doar se va îndura cerul de noi.

Drumul de la aerodromul nostru până la izlazul din Giarmata era desfundat. Împingeam cărucioarele de ne ieşea sufletul. Acolo nu le puteam lăsa noaptea pentru că n-aveam nici un fel de adăpost. La prânz venea un „Gaz" cu marmidele în care aburea mâncarea. Înfulecam fiecare pe unde apucam, pentru ca apoi să continuăm — sub aripa planorului — cursurile teoretice. Seara cădeam frânți la pat. Căutam să ciupim cât mai multe clipe de somn.

Când acest calvar a luat sfârşit, am uitat toate chinurile. Virajele de o sută optzeci de grade le-am terminat repede, fără nici un incident.

— Începem turul de pistă — ne-a spus instructorul Ignat într-o după-amiază. După palier trageți manşa toată cursa, până o simțiți că se lipeşte de scaun. Nu declanşați cablul decât atunci când veți vedea semnalul de jos, de la automosor.

Aşezați planorul în pantă normală, mergeți în linie dreaptă până vi se dă semnal şi începeți un viraj larg pe stânga. Manşă şi palonier în acelaşi timp, în aceeaşi parte şi în cantități proporționale. Revenire cu comenzile spre mijloc, pentru susținere. Scoateți din viraj în momentul în care botul planorului se apropie pe direcția plopilor. Apoi, atenție la semnalele mele. Aterizarea, după cel de-al doilea viraj, la careu. Primul zboară Dan.

Nu ştiu ce i-a venit instructorului Ignat să mă planifice pe mine primul, deoarece eram al şaptelea din grupă. L-am asistat cu atenție când a executat cele două zboruri-temă. Înălțimea la care urcase mi se părea colosală. Inima îmi bătea de credeam că-mi sparge coşul pieptului. M-am urcat şi am aşteptat.

— Ți-ai pus greutăți ?

— Două, trei. Bun ! Ți-e frică ?

— Nuu !

— Nici n-are de ce să-ți, fie. E un zbor obişnuit. Numai că înălțimea este ceva mai mare, iar în loc de un viraj vei face două. Să fii

atent la semnale şi la panta normală. Clanşați cablul ! Start !

Începusem să alunec cu viteză din ce în ce mai mare. Am făcut apoi un palier lung, după care am început să trag progresiv manşa spre mine. Trecusem de locul unde ştiam că trebuia să-i opresc cursa pentru virajul de o sută optzeci de grade. O simțeam frecându-se de scaun. Urcam aproape pe verticală. De la înălțimea la care mă aflam vedeam şcoala, aerodromul nostru, hangarul. Cu un ochi vizam aripile — să nu fiu înclinat, cu celălalt, automosorul. În sfârşit, semnalul de declanşare. Am pus pe pantă şi am dat drumul cablului. Când am crezut că panta de coborâre e cea optimă, am început virajul. Startul pe care-l vedeam deja, era undeva pe stânga, departe. Din grupul de jos se detaşase instructorul, cu cele

două fanioane în mână. Înaintam fără să simt către turla bisericii, şi ea un minuscul punct de reper. Înălțimea continua să rămână tot aşa de mare.

De jos începuseră semnalele. Mai întâi pentru depărtare de start, apoi ambele fanioane au început să se rotească pe deasupra capului instructorului.

„Ce-o fi vrând ? Dacă le ținea pe amândouă în sus, în formă de V, ştiam că am viteză prea mare. Dar aşa ?" La un moment dat, colegii mei s-au prins de mână şi au început să se rotească. Am priceput. Mi se ordona să execut un viraj de trei sute şaizeci de grade. M-am rotit o dată, de două ori, de trei ori, dar semnalele de spirală şi hora nu se mai terminau. Simțeam că iau înălțime, că executam un zbor termic. Începusem sa dârdâi de frig. Ajunsesem deasupra satului.

Mi-am pierdut răbdarea, am adus planorul la orizontală pe direcția startului şi l-am pus într-un picaj nu prea exagerat. Deasupra automosorului am luat de la cap tema turului de pistă, apoi am venit la aterizare. La critica zborului, instructorul s-a îndreptat spre mine. Stăteam neclintit, în poziție de drepți.

— Te-ai descurcat destul de bine, puştiule. O să mergi la şcoala de instructori.

N-am dat atenție cuvintelor lui. Au urmat S-urile, opt-urile, spiralele, zborurile pe planoare „Baby", de faza a II-a, iar către sfârşitul lui octombrie, brevetarea.

La banchet am stat alături de comandantul şcolii, Mihai Burlacu. M-a întrebat de părinți, de preocupările mele, dacă îmi place planorismul, dacă vreau să mă fac instructor de zbor.

— Cum instructor, ca tovarăşul Ignat ?

— Da. Nu ți-a spus că te-a propus ?

— Nu. Nu ştiu dacă voi putea. Sunt prea mic.

— Dacă-ți place zborul, vei reuşi. O să ai ocazia să zbori cu toate tipurile de planoare existente în țară.

— Şi „Sohaj”-ul ? („Sohaj” era singurul planor de performanță existent la vremea aceea în şcoala de pilotaj de la Giarmata-Vii).

— Bineînțeles.

— Ne-ați spus cândva că vom avea planoare de acrobație, că se vor organiza concursuri de durată, de distanță. Credeți că voi putea să ajung să zbor şi eu mai mult, să-mi fac o meserie din treaba aceasta ?

— Ascultă, măi băiete, tu ai stofă de pilot, asta-i. Am luat legătura telefonică cu direcția şcolii veterinare, am explicat situația, am cerut acordul de principiu. Te sfătuiesc să te consacri aviației.

— O să-mi dea şi uniformă, aşa cum are tovarăşul instructor ?

— Şi uniformă, şi leafă bună...

— Atunci, sunt de acord.

— Peste o săptămână să fii la C.C.A.S. la Bucureşti, la tovarăşul Cazan. Spui că te-am trimis eu — mi-a zis comandantul în momentul în care mi-a dat carnetul de zbor şi insigna de pilot categoria C. Să nu ne uiți. Te aşteptăm aici, la Timişoara.

EXAMEN GREU

Trenul alerga în noapte. Mă despărțeam de Timişoara cu părere de rău. Petrecusem aici trei luni de bucurii şi speranțe, de emoții şi împliniri. Aveam şaisprezece ani şi câteva luni, iar dintr-o valiză grea de lemn, zdrelită toată, printre câteva lucruşoare de strictă necesitate, se afla şi carnetul în care erau trecute 101 zboruri, iar trei parafe dreptunghiulare certificau fără drept de tăgadă că zburasem cu planorul, că eram pilot categoria C.

În compartimentul de clasa a treia era o familie cu doi copii şi un bătrân. Cel mai mare dintre copii nu cred să fi fost mai în vârstă decât mine. Discutau despre vacanță, despre şcoală, despre lucruri care mi se păreau... nimicuri. Nu m-am putut abține să aduc vorba desgre pilotaj. Discuția a pornit, bineînțeles, de la insigna cu cei trei pescăruşi de pe reverulhainei.

— Cine ți-a dat-o ?

— Am câştigat-o, le-am răspuns eu cu importanță. Sunt pilot. Chiar ieri am avut brevetarea.

— Serios, băiete ? Câți ani ai ?

— Şaisprezece.

— Ce vorbeşti, dom'le ! Şi zici că eşti pilot ? Cine te crede ?

— Cine ştie să citească. Mi-am dat jos valiza din plasă, am scos carnetul de zbor şi l-am întins sfidător capului familiei.

— Hm... Aici aşa scrie, că-i pilot planorist A, B, C. Uitați-vă, copii. Poza lipită aici e a dânsului. Felicitări, tinere !

— Mulțumesc. Sunt şi paraşutist. De la 15 ani. Sunt al 730-lea paraşutist din România. Poftiți brevetul.

Îi dădusem gata. Până târziu după miezul nopții n-am discutat decât despre aviație. Devenisem centrul atenției întregului compartiment. Bătrânelul dusese vestea şi pe la vecini. Nu mi se mai adresa cu „puştiule” sau „băiete”. Eram „tovarăşul pilot”. În Bucureşti ne-am luat la revedere ca nişte vechi cunoştințe. M-am prezentat imediat la C.C.A.S.

La intrarea în Centrala, omul de la informații m-a privit cu suspiciune.

— Unde meri, mă ?

— La tovarăşul Cazan.

— În ce problemă ?

— Sânt pilotul (mi-am spus numele) şi trebuie să-i transmit un mesaj de la Timişoara.

— Du-te, mă, şi te plimbă. Nu ți-e ruşine să umbli cu cioace ?

— Ai putea să vorbeşti mai frumos, tovarăşe. Ți-am spus că sunt pilot şi că am treabă cu tovarăşul Cazan. Te rog să-l anunți.

— Şterge-o, mucosule, că te cotonogesc. Aicea-i instituție serioasă, mă. Ai auzit de Comisia Centrală a Aviației Sportive de pe lângă Consiliul de Miniştri ? Noi suntem ăia. Aici vin oameni în toată firea, nu bagabonzi.

— Te rog, tovarăşe, să nu mă faci vagabond. Eu sunt...

— Mi-ai mai spus-o. Eşti pilot pă vr'un băț de floarea-soarelui. Hai, cară-te. Altu' la rând !

Nu m-am putut înțelege cu „reprezentantul" firmei. M-am dus până la poşta centrală şi i-am telefonat tovarăşului Cazan. I-am povestit toată tărăşenia cu portarul.

— Vino înapoi, tovarăşe. Te aşteptăm. Mi-a dat telefon azi dimineață Burlacu, de la Timişoara.

Când a dat cu ochii de mine, portarul a ieşit din birou şi mi-a arătat cu degetul spre obraz.

— Bine, tovarăşe, a trebuit să mă reclamați şefului ? Nu puteați să mă lămuriți mai cu răbdare ? Acu' s-a dus dracului prima. Puneți, vă rog, o vorbă bună, poate mă iartă.

Nu-mi venea să cred că „mieluşelul" din fața mea era una şi aceeaşi persoană cu omul plin de el care în urmă cu nici o oră îmi pusese categoricul stigmat de „bagabond". Prea tare nu m-am priceput eu să-l iau. I-am promis, totuşi, c-o să discut cu şeful. Mi-a luat valiza din mână, a dus-o la lift, mi-a arătat pe ce buton să apăs, cum să închid şi să deschid uşile, la ce cameră îl găsesc pe tovarăşul Cazan. Devenise serviabil nevoie mare.

— Bună ziua ! — am îngânat eu când m-am trezit în fața omului de la birou pe care-l căutam.

— Bună ziua ! — am repetat, apropiindu-mă mai mult.

— Să trăiți — am strigat cu o voce care m-a speriat şi pe mine.

Şeful şi-a ridicat nasul din hârtii şi m-a privit contrariat.

— Când ai intrat ?

— Acum, adineaori.

— Vorbeşte mai tare că n-aud bine. Mi-a paradit curentul urechile. Ce vrei ?

— Sunt... de la Timişoara.

— Da, da... Foarte bine. Vrei să te faci instructor ?

— Vreau.

— Documente ai ?

— Carnetul de zbor.

— Să-l văd.

L-am scos. I l-am întins. Am rămas în aşteptare. S-a uitat la fotografie, la mine, l-a

frunzărit.

— E-n regulă. Stai jos. Va să zică, vrei să te faci instructor de zbor... Nu ți-e frică să zbori ?

— Nu.

— Ştii ce-i acela un planor, de ce zboară el ?

I-am spus, cu lux de amănunte, despre construcția aceasta minunată de pânză şi placaj, despre portanță, despre forțele aerodinamice care-l mențin în zbor.

— Eşti tobă de teorie, băiete. Vorbeşti frumos despre planor, se vede că ți-e drag. Eu sunt pilot de zbor cu motor. Nu m-am urcat încă într-un planor. Le-am remorcat cu avionul, însă. Ai zburat vreodată cu avionul ?

— Zburat.

— Cu ce ?

— Cu Ju-52.

— Cu hardughia aia ! Înseamnă c-ai trecut pe la paraşutişti.

— Sunt brevetat.

— Bun. La navigație aeriană te pricepi ? Poți să calculezi un cap compas ?

Nu ştiam. Asemenea noțiuni nu învățasem încă.

— Vezi ? Mai ai goluri în pregătire. Să ți le umpli, băiete ! Un instructor trebuie să ştie de toate.

Mi-a adresat întrebări din domeniul meteorologiei, tehnicii pilotajului, geografiei aeriene.

Eram la mine acasă.

— Tehnologia ! Cum stai cu tehnologia materialelor ?

I-am povestit ceea ce învățasem. Minus chestiunile care se refereau la avioane.

— Una caldă, una rece. Dar merge.

M-a descusut apoi despre părinți, frați, surori, unchi şi mătuşi, despre politica partidului şi statului, despre gândurile care mă frământau.

— Am ținut să stau de vorbă neapărat cu dumneata. Îmi povestise ceva Burlacu, dar nu-l credeam. Acum m-am convins. O să mergi la Braşov, la Sâmpetru. Acolo-i şcoala. Se formează acum o nouă grupă de elevi-instructori. Să fii cuminte şi ascultător. Îți doresc succes !

La Sâmpetru am ajuns seara. Ofițerul de serviciu pe şcoală, un viitor coleg, mi-a repartizat un pat, cazarmamentul şi mi-a spus că programul începe la ora 6. În noaptea aceea am dormit buştean. Trecusem printr-un examen greu. Despre severitatea lui aveam sa-mi dauseama mai târziu, când, la o întâlnire cu şeful sectorului zbor fără motor din C.C.A.S., mi s-a spus că fusesem pe punctul de a nu fi primit în şcoala de instructori, datorită vârstei. Pe vremea aceea, în şcolile de aviație abia se primeau elevi de vârsta mea, cu oonsimțământul scris al părinților. Despre elevi-instructori nici nu putea fi vorba.

Roua dimineții nu apucase să se ridice. Grupa de antrenamentişti era adunată în fața hangarului pentru a face pregătirea anterioară zborului. Siderurgişti şi constructori din Hunedoara şi Călan, ceferişti din Simeria, mineri din Deva, un funcționar şi trei elevi de liceu alcătuiau acea grupă. Se închegase, în cele trei luni şi câteva zile de când zburau împreună, o prietenie sinceră, o înțelegere perfectă între toți membrii grupei, încât creau impresia că ar fi fost laolaltă de ani în şir. Bucuriile şi necazurile unuia erau cunoscute de toți componenții lotului de piloți antrenamentişti. în privim ța meseriilor exista un adevărat mozaic, iar vârsta... varia între l6 ani şi 47 de ani.

În dimineața aceea, tema era „Aterizarea la punct fix", cunoscută încă din perioada cursurilor de începători. Unii zburau de doi, trei şi chiar de zece ani,

— Astăzi organizăm un concurs. Primii trei care se vor opri cu patina planorului mai aproape de batista aceasta vor merge duminică la mitingul aviatic de la Sibiu. Câştigătorul locului întâi va face chiar un zbor demonstrativ — ni s-a spus.

„Trofeul" pus în joc era foarte ademenitor.

Care aviator-sportiv sau profesionist n-a visat să evolueze în fața a zeci de mii de admiratori, să culeagă aplauzele frenetice ale „muritorilor de rând", să fie purtat pe brațe într-un adevărat triumf ?

Organizarea startului s-a făcut parcă mai repede ca altădată. Anemometrul — aparatul pentru măsurarea vitezei vântului — avea mare căutare. Fiecare îşi făcea calcule mintale, îşi repera obiectivele pe deasupra cărora trebuia să execute cele patru viraje ale turului de pistă.

Pe start se aflau două planoare. Ca de obicei, au fost încercate în zbor. Cu primul, instructorul a aterizat tot pe locul de decolare, iar pe al doilea l-a aşezat în careu, pe batista care

devenise punct de atracție pentru toți piloții candidați la locul pantru zborul demonstrativ de la miting.

Nu s-a mai stabilit vechea ordine — după alfabet —, ci s-a tras la sorți. Adevărul e că fiecare se ferea să zboare primul gândindu-se că, totuşi, se mai puteau „ciupi” unele învățăminte de la cei care trebuiau să spargă gheața.

„Bătrânul” Cristea — aşa-i spuneau colegii celui mai vârstnic dintre noi — a decolat — conform sorților — cel dintâi. A aşezat planorul la numai o palmă de batistă. Au urmat, pe rând, Bulbucan, Negrea, Oțetea, Covaci, Kraus... Distanțele față de punctul fix se măsurau în centimetri. După primul zbor, aşezasem mijlocul patinei pe batistă.

Când a început al doilea tur al zborului,vântul se întețise. Mai mult, îşi schimbase şi direcția, bătând dintr-o parte, îngreunând într-un fel pilotarea planorului la aterizare. Cu toate acestea, „pescăruşii” continuau să se aşeze ascultători la distanțe de numai câțiva centimetri de punctul fix. Cristea, cel puțin, a recuperat greşeala de la primul zbor, aterizând chiar în centru. Spre sfârşitul concursului, bătălia pentru locul întâi se dădea de fapt numai între mine şi Cristea.

Mi-am cerut permisiunea să urc în planor.

— Curaj ! — mi-a spus instructorul. Nu forța aparatul. Mai bine un premiu de consolare, decât un planor rupt.

După un tur de pistă perfect, am venit în derivă la aterizare, am filat lung, într-un adevărat palier, şi-apoi m-am oprit în careu. Colegii îmi înconjuraseră deja aparatul. Câțiva au vrut să ridice planorul pe roți şi să-l readucă la start.

— Stați aşa ! Să se aducă metrul — a strigat Cristea.

După ce s-a făcut media zborurilor, am ieşit câştigător la diferență de numai trei centimetri.

— Mi-o făcuşi, puştiule, dar las'că ți-o plătesc eu.

Şi, într-adevăr, mi-a „plătit-o”. După o săptămână, la Sibiu, când veneam la aterizare cu un planor de faza întâi, „Pionier”,

Cristea a luat fanioanele de start, a fugit cu ele spre avionul de paraşutişti şi a aşezat unul sub aripa acestuia. Ascultător, am oprit „Pionierul” pe pânza fanionului, urmărit de ochii îngroziți ai piloților şi ai mecanicului de avion. M-am dat apoi jos din planor, am venit calm spre instructor, mi-am controlat ținuta şi am raportat disciplinat :

—Tovarăşe instructor, am executat tema de zbor.

Şeful serviciului navigației aeriene, venit în fugă la locul cu pricina, m-a luat în primire :

— Ce temă, mă ? Asta ți-a fost tema ? Să fie suspendat de la zbor o lună de zile !

INSTRUCTIE LA SANDOW

Pe coama dealului care desparte pământul Sâmpetrului de al Hărmanului se aflau punctele de start pentru lansarea planoarelor cu ajutorul sandow-ului. Metoda — printre oele mai vechi în istoria planorismului — nu e atât de costisitoare ca lansarea cu ajutorul automosorului ori a avionului. Se ştie că planorului modern — pentru a fi ridicat în aer— i se ataşează din construcție un cârlig special care este manevrat din cabină de către pilot. Cablul de remorcaj are la unul din capete o za de lanț care se prinde în acest cârlig. După ce pilotul s-a suit în carligă şi s-a legat, se face pilotului de pe automosor, aşezat la 1000-1500 de metri, un anume semnal. Cablul începe să fie strâns pe un tambur cuplat la un motor de 4 sau 6 cilindri, cu o viteză din ce în ce mai mare. Planorul prinde viteză, iar de la 60-80 km pe oră (depinde de tipul acestuia), datorită formei sale aerodinamice, a comenzilor acționate de pilot, începe să urce până deasupra automosorului, când viteza de tracțiune scade. Pilotul aşază atunci planorul din poziția de urcare într-o pantă uşoară de coborâre, apoi manevrează declanşatorul şi eliberează cablul.

Decolarea se face întotdeauna împotriva vântului. Înălțimea care se poate câştiga depinde de tipul pla-norului, de viteza vântului şi de lungimea cablului. În orice caz, pe timp cu vânt puternic se pot atinge înălțimi variind între 400-700 de metri

După declanşarea cablului, planorul zboară întocmai ca o pasăre care nu dă din aripi, putând executa diferite figuri acrobatice, deoarece comenzile, tehnica de pilotaj nu se deosebesc cu nimic de cele ale unui avion. Ei bine, cu oînălțime de 500 m, să zicem, un planor de faza a doua ar putea parcurge în linie dreaptă vreo opt-nouă kilometri.

Remorcajul cu ajutorul avionului este aproape asemănător. Deosebirea constă în faptul că planoristul, după ce s-a clanşat de coada avionului cu un cablu de 50-100 m, se menține în axul acestuia până ajunge la înălțimea unde trebuie să-şi execute tema ordonată de instructor.

Lansarea din sandow constituia pentru mine o noutate. Metoda fusese abandonată în toate şcolile. Numai la Sâmpetru se menținea — alături de celelalte două — pentru desăvârşirea pregătirii instructorilor pe care-i forma şcoala braşoveană.

Grupa noastră a fost împărțită în trei : cei care urmau primii la zbor rămăseseră la start ; două echipe la cele două brațe ale sandow-ului ; iar alții la transportul celor două aparate.Unul a fost aşezat pe o fâşie de beton turnat pe coama pantei, la o înălțime de 90 m. În el s-a suit instructorul-şef şi s-a legat. Apoi coada planorului a fost blocată cu ajutorul unor cabluri, făcute inele, de un țăruş, înfipt zdravăn în pământ. Sandow-ul, un cablu de cauciuc elastic în formă de V, s-a clanşat cu capătul unghiului de botul planorului. Pe un braț al acestuia erau înşirați 4 colegi, pe celălalt alți 4. Au urmat comenzile :

— La coadă, gata ?

— Gata ! — a răspuns cel care confirma că planorul era prins de țăruş.

— Înainte, gata ?

— Gata ! — au strigat în cor cei opt echipieri aşezaţi pe braţele sandow-ului.

— Trageee !

Cei opt au început să coboare panta întinzând braţele sandow-ului în formă de evantai, numărând în cor, cu glas tare : unu, doi, trei, patru, cinci, şase, şapte, opt...

— Fugaaa !

Numărătoarea încetă, iar cei de la sandow o rupseră la fugă.

— Drumul !

Comanda se adresa elevului instructor de la coada planorului care trebuia ca, printr-o simplă tragere a bățului ce ținea împreunate cele două cabluri inel, să lase planorul să alunece. Aparatul țâşnea ca din praştie, iar după câțiva metri, când ajungea în zbor deasupra celor cu sandow-ul, cârligul acestuia se detaşa singur de planor. Lansarea lua astfel sfârşit. Urma readucerea sandow-ului înapoi pe deal şi a planorului, care ateriza în vale, la câteva sute de metri distanță.

Readucerea acestuia pe pantă constituia o treabă grea, o muncă fizică extenuantă. Pentru ca să zboare fiecare dintre noi o singură dată, trebuia parcurs acest drum de 35-40 ori, pe o pantă cu o înclinare de peste patruzeci şi cinci de grade. Dar eforturile depuse erau răsplătite de acel zbor care dura circa un minut. Activitatea obositoare de transport contribuia la formarea unui spirit de echipă nemaiîntâlnit. Nimeni nu putea trage chiulul ; nici unuia dintre noi nu-i putea trece prin minte să lucreze mai puțin decât celălalt. Orice tendință de eschivare de la muncă, în timpul readucerii planorului pe pantă, era sesizată imediat. Leneşii se autoeliminau din această confruntare. Munca cinstită, corectitudinea, disciplina liber consimțită deveneau atribute indispensabile. Spiritul de echipă se închega treptat, trainic, indestructibil.

A, B, C-ul

Prin anii '50—'58, instrucția de bază a planoristului se făcea în simplă comandă. Prima temă era balansarea. Se aşeza „Icarul” sau „Pionierul” cu fața spre direcția vântului, elevul pilot urca pe scaun, îşi lega cele patru chingi, le strângea bine pentru a face corp comun cu aparatul, doi colegi stăteau la capetele planurilor şi începea tema. Era o treabă plictisitoare, dar de buna însuşire a mişcărilor manşei depindea promovarea în etapele următoare. Timp de 10-15 minute erai obligat să menții planorul la orizontală, prin mişcări perfect laterale ale manşei. Exercițiul educa voința, finisa mâna viitorului zburător, îl pregătea pentru saltul în văzduh.

După circa douăzeci de asemenea şedințe de lucru, cei „copți” începeau pregătirile teoretice pentru tema următoare — alunecările. Alte griji, alte organizări ale grupei. Se creau echipe pentru transportul planoarelor, cablului şi automosorului. Cei care urmau la zbor se numeau responsabili de start, semnalizatori pentru automosor...

În sfârşit, venea şi ziua când locul instrucției se muta din fața hangarului pe aerodrom.

Prima temă era efectuată de fiecare dată de către instructor. Se clanşa cablul în botul planorului, se făceau semnale celui de la automosor că totu-i pregătit şi începea o alunecare a planorului cu o viteză de 10-15 km/oră. Pilotul era obligat să mențină aparatul la orizontală, prin mişcări perfect laterale ale manşei, la fel ca la balansări. Noutatea consta în aceea că acum nu mai stăteai pe loc, ci te deplasai.

După câteva asemenea alunecări, urmau cele cu o viteză apropiată de cea de desprindere şi, în sfârşit, dezlipirea de sol. Propriu-zis, abia atunci se putea spune că primeai botezul aerului. Închipuiți-vă un om legat pe un scaun de lemn, fără

nici un fel de capotă în jurul său, singurul mijloc de orientare fiindu-i punctul de reper. O alunecare cu viteză sporită, hârşâiitul patinei pe sol, apoi o țâşnire în aer la înălțimea de... o palmă. Ce bucurie pe noi atunci ! Ce plăcere necunoscută, ce încredere că reuşeam să plutim câteva secunde, singuri ! Acele clipe unice s-au eternizat în memoria fiecărui zburător, pentru că ele, de fapt, marcau adevăratul start spre înălțimi, promovarea noastră în rândul viitorilor aviatori.

Cei care reuşeau să execute corect această temă treceau la palier, apoi la salt, devieri pe stânga şi pe dreapta şi, în sfârşit, la tema de examen, pentru obținerea certificatului de pilot categoria A — linia dreaptă — când planorul urca la circa 40 de metri înălțime.

Această ultimă temă de examen era hotărâtoare pentru continuarea cursurilor. Deseori, înălțimea, menținerea planorului pe direcție, în pantă normală de coborâre, constituiau piedici serioase, imposibil de trecut pentru cei care nu aveau chemare spre aviație.

„Reuşiții" gustau de-abia de aici înainte plăcerea zborului. La temele următoare, din cadrul categoriei B, înălțimea creştea până la 250-300 de metri, se învăța executarea virajelor de 90° şi l80°, a turului de pistă, spiralei, S-ului, opt-ului. Când membrii grupei erau stăpâni pe planorul de faza întâi se executau două zboruri de examen, apoi se aduceau pe start planoarele de faza a doua, „Baby". Erau planoare închise complet, cu aparate de bord pentru viteză, înălțime, menținerea orizontalei, a pantei optime, pentru determinarea vitezei de urcare pe verticală, busolă. Ce mai, un tablou de bord înzestrat aproape ca al avioanelor. Gama exercițiilor era asemănătoare cu cea din cadrul B-ului.

După circa trei luni de la intrarea în şcoala de pilotaj, venea de la Bucureşti o comisie specială de examinare a pregătirii promoției respective. Instructorul grupei devenea, în ziua

examenului, simplu asistent. La obținerea calificativului se avea în vedere calitatea zborurilor, a răspunsurilor teoretice din tehnica pilotajului, aerodinamică, meteorologie, navigație aeriană, geografie aeriană, drept aerian, tehnologia materialelor, construcții de aeronave, aparate de bord, educație politică. În plus, se acordau calificative pentru organizarea muncii, pentru disciplină. Toată această activitate era încununată de obținerea certificatului de pilot planorist categoria C, care dădea dreptul posesorilor să urmeze cursurile şcolilor de instructori, de zbor cu motor, de perfecționare pentru pregătirea ca piloți de performanță.

Sute, mii de piloți planorişti erau pregătiți anual prin şcolile curajului, dârzeniei, ale disciplinei riguroase. Pepiniera aviației româneşti se împrospăta an de an, educa şi călea mii de tineri prin rețeaua de unități ale Comisiei Centrale a Aviației Sportive, apoi ale Asociației Voluntare pentru Sprijinirea Apărării Patriei.

Astăzi, tradiția este continuată la cote şi în condiții calitativ superioare. Aerocluburile din principalele centre ale țării sunt înzestrate cu aparate de zbor ultramoderne, iar instrucția se face în dublă comandă. Elevii de ieri sunt astăzi destoinici instructori de zbor, comandanți pe aeronavele ce străbat spațiile aeriene ale țării sau ale lumii, piloți pe avioane supersonice sau utilitare, sportivi de performanță. Toți, îşi amintesc cu plăcere de A, B, C-ul aviației şi vin deseori în mijlocul tinerilor planorişti cărora le împărtăşesc din experiența lor de zburători consacrați.

ZBORUL ÎN UNDA LUNGĂ

Aşteptam de câteva zile să înceteze vântul. N-ar fi fost nimic dacă ar fi bătut continuu. Dar rafalele, unele din ele depăşind o sută de kilometri pe oră, ne obligau să ne resemnăm. Stăteam

cu toții sub aripa ,,Partizanului” — planor de dublă comandă — şi recapitulam noțiunile teoretice.

În după-amiiazia aceea a venit la start şeful de pilotaj, care era şi directorul de studii al şcolii.

— Voi sunteți piloți de salon sau ce mama dracului ? Dați-i drumul la zbor !

A făcut el încercarea atmosferei. După ce a luat din automosor vreo 500 de metri înălțime, s-a îndreptat spre pantă. Câştiga 400-500 de metri, apoi scotea frânele aerodinamice şi venea deasupra startului. A repetat figura de câteva ori, apoi a aşezat planorul lângă noi, pe locul de unde plecase.

— Dați-i drumul, băieți. Aveți grijă ca la zborul plutit să nu faceți viraje contrapantă.

Mi-a venit şi mie rândul. M-am echipat cu paraşuta şi m-am urcat într-un „Baby”. Nici nu ştiu când am ajuns în dreptul locului unde trebuia să scap de cablu. Cu un viraj larg m-am apropiat de pantă şi am început acele opturi alungite pentru a câştiga înălțime. Variometrul indica o viteză de urcare aproape continuă de cinci metri pe secundă. Până atunci nu fusesem mai sus de cinci sute de metri. De data aceasta, acul altimetrului depăşise cifra de două mii.

M-am îndepărtat de aerodrom, mergând contra vântului, spre Codlea. Bucegii nu mai păreau aşa de fioroşi, iar Perşanii arătau ca nişte dealuri oarecare. De-aici, din înaltul nemărginit, când cerul mă îmbrățişa, chemându-mă cu puteri irezistibile, priveam cu ochii, minții spre legendarul Icar, spre Vuia şi Vlaicu... Trăiam momente de desfătare unice. Munții păreau nişte mulaje pe o machetă. În depărtare se zăreau şerpuirile Dunării, ca şi oglinda Mării Negre. Fantastic peisaj ! Mă închipuiam un Hubert Clompe, care făcuse, în 1938, primul zbor de distanță în țara noastră cu planorul, de la Sâmpetru la Brețcu, măsurând şaizeci de kilometri ; sau un Gheorghe

Brănescu, planorist ce înscria, în 1944, decolând tot de la Sâmpetru şi patrulând pe deasupra pantelor acestuia, primul record de durată de la noi : nouăsprezece ore şi treizeci de minute ; sau un Mircea Finescu, instructor prin mâna căruia au trecut multe generații de piloți şi care în 1965 stabilea, aici, la Braşov, întâiul record românesc de înălțime cu un planor având pasager la bord, de 7 250 de metri...

La un moment dat au început scuturăturile. Urcam şi coboram cu viteze variind între 5-15 m/sec. Abia mai stăpâneam aparatul. M-am hotărât să fac calea întoarsă. Ajunsesem deasupra uzinelor „Tractorul" tot la 2.000 de metri, iar scuturăturile mă făcuseră să transpir serios. Am desfăcut primii doi nasturi la combinezonul îmblănit cu care eram îmbrăcat. Când mi-a apărut în stânga-față aerodromul, am executat din nou viraj de 180°. Scuturăturile erau din ce în ce mai rare, iar variometrul începuse să indice din nou urcare. Pluteam la peste 3 000 de metri, în planorul acela care avea cabina semicapotată. Frigul începuse să-mi pătrundă pe la mijloc, să-mi cuprindă picioarele. Pilotajul devenise foarte uşor. Urcam, în linie dreaptă, fără să mai fie nevoie să mai lucrez nici din manşă, nici din palonier. Zburam în undă lungă. Mă înscriam şi eu printre puținii oameni, pe vremea aceea, care gustaseră din această minunată plăcere. Să fii numai cu tine însuți, la citeva mii de metri înălțime, fără acel zgomot al motorului de avion, să priveşti cei mai înalți munți ai patriei ca pe nişte coline oarecare, e, totuşi, ceva ce nu se poate descrieîn cuvinte. Nici o pasăre, nici o vietate nu se încumetă să patruleze la baza cumuluşilor lenticularis, acei nori fuselați pe care-i visează orice planorist.

Când limba altimetrului a trecut de 4 000 de metri am început să mă neliniştesc. Din lecțiile teoretice aflasem că un zbor peste această înălțime, fără inhalator de oxigen, era nu numai riscant, dar putea deveni periculos. Boala de aer, în

care intri la un moment dat din cauza lipsei de oxigen, cu acele visuri fantastice, cu acea moleşeală înşelătoare, când pilotul pierde simțul realității şi lasă planorul în voia soartei, frica de ceea ce ar fi putut să se întâmple m-au determinat să încerc să renunț la continuarea zborului în undă lungă. Uşor de spus, dar greu de realizat. Am scos frânele aerodinamice şi am aşezat planorul într-o pantă accentuată de coborâre. Variometrul indica, totuşi, ascensiune. Urcam cu unu-doi metri pe secundă.

Se făcuse târziu. Soarele nu se mai vedea. Lumina crepusculară picta peisaje fantastice. Undeva, spre est de locul unde mă aflam, abia desluşeam T-ul aşezat în cruce, ceea ce însemna că trebuia să vin urgent la aterizare. Cu planorul aproape la verticală, cu frânele deschise la maximum, am reuşit, totuşi, să cobor, încet, dar sigur. Pe la 2.000 de metri m-au întâmpinat din nou neprimitoarele scuturături. Trecuseră mai bine de trei ore şi jumătate de la decolare. Eram extenuat. Abia stăpâneam planorul. La un moment dat am vrut să-l abandonez, să sar cu paraşuta. După ce am verificat hamurile şi bucla de clanşare, după ce am vizat cu atenție terenul, mi-am desfăcut siguranța de la chingile cu care eram legat de postul de pilotaj. Mă pregăteam să desfac şi siguranța capotei, să-i dau drumul. Scuturăturile se răriseră. Pilotajul devenise mai uşor. Scăpasem de remourile undei. Am îndulcit panta de coborâre. Pe aerodrom se aprinseseră focuri, se trăgeau rachete roşii. Am făcut un tur de pistă larg şi am aterizat în fața hangarului. Depăşisem cu aproape o oră timpul când trebuia ca zborul să fie oprit.

N-am reuşit să mă ridic din planor. Picioarele nu le mai simțeam. Am încercat să mă prezint la raport. Lângă planor a venit şeful de pilotaj cu „Skodița” destinată salvării.

— Cum te simți, Dane ?

— Să trăiți, tovarăşe şef de pilotaj, sunt elevul instructor... — am început eu formula consacrată.

— Lasă asta ! Ai fost singurul azi care ai prins unda lungă. Felicitări !

Mă aşteptam la o beşteleală, la o suspendare de la zbor... Când colo, şeful mi se adresa cu un glas blând, părintesc.

— Hai în maşină.

Nu puteam merge. M-au sprijinit câțiva colegi, m-am urcat pe targă şi... fuga la infirmerie. După o oră mă înzdrăvenisem. Cel mai vârstnic coleg de grupă, Andrei, a venit să mă ia la masă. Mi-a întins o sticluță turtită.

— Bea ! O să-ți facă bine.

Am tras o înghițitură. Era coniac. M-a moleşit repede şi mi-a stârnit o foame de lup. După cina aceea târzie, când am intrat în dormitor, am găsit o linişte mormântală.

— Ce-aveți, de ce nu vorbiți nici unul ?

Liniştea aceea apăsătoare mă făcea să mă simt vinovat. Încălcasem regulamentul venind la aterizare după apusul soarelui... Numai eu ştiam însă cât mă luptasem ca să pot scăpa de undă. Actul de indisciplină pe care-l comisesem putea avea grave repercusiuni asupra întregii grupe. Dar nu aveam tăria să mă destăinui.

Când a sunat stingerea, şeful de pilotaj a venit în dormitorul nostru cu ofițerul de serviciu. S-a oprit lângă patul meu. Mă făceam că dorm.

— Dormi, Dane ?

— Hai, nu te mai preface !

Am început să plâng cu sughițuri.

— Nu vreau să sufere toată grupa pentru mine. Eu sunt vinovatul, pe mine să mă pedepsiți.

— De ce să te pedepsesc, pentru că ai făcut primul tău zbor în undă, pentru că ți-ai mai îndeplinit o normă pentru C-ul de argint ?

— Dac-aţi şti ce frică mi-a fost, dac-aţi şti cât m-am luptat să vin mai repede jos !

— Ştiu, Dane. Ştiu că n-ai putut să ieşi aşa uşor din undă, ştiu şi că ai vrut să abandonezi planorul.

— Asta de unde o mai scoateţi ?

— Erai nelegat când ai venit la aterizare. Şi-apoi, prin asemenea momente au mai trecut şi alţii. Zborul tău îl vom discuta luni. Mâine mergem cu echiipa artistică la Hărman. Suntem aşteptaţi acolo. Noapte bună, băieţi !

Abia după stingere s-au dezlegat limbile. Abia după ce şeful de pilotaj a dat verdictul acela cu deplasarea la Hărman, grupa a înţeles că totul a fost şters cu buretele. Abia atunci mi-am dat seama că grupa nu mă exclusese, pentru o vreme, din întregul ei. Am dormit un somn fără vise, odihnitor, adânc.

RANVERSAREA

Trei planoare „Lunak" erau aliniate la start în ziua aceea. O atmosferă liniştita, fără nici un pic de adiere, fără un caier de nor pe cer. Numai bună pentru a ne da „în lanţuri". Pregătirea anterioară a durat mai bine de o jumătate de oră. Când nea Mircea Cârstoiu, şeful zborului şi al grupei noastre, îţi explica o temă, nu se putea să n-o înţelegi. De vreo săptămână executam numai lupinguri.

— Până când nu le face foarte bine fiecare, nu trecem la ranversări.

Şi începea iarăşi descrierea temei, cu gesturi plastice, într-un limbaj convingător :

— După declanşarea cablului, aşteptaţi sa degajeze avionul, aşezaţi aparatul pe direcţia vântului, vă fixaţi reperul şi-ncepeţi. Panta normală a „Lunak"-ului, cu flapsul tras, este de 85-90 km pe oră. Împingeţi manşa uşor înainte, într-o mişcare continuă, până ce acul vitezometrului ajunge la 180. Cu coada

ochiului urmăriți permanent orizontala pentru ca lupingul să nu iasă pe stânga sau pe dreapta, ci în plan perfect vertical. Când atingeți viteza de o sută optzeci de kilometri pe oră trageți progresiv manşa spre scaun, cu o mişcare mai hotărâtă. În momentul când vedeți linia orizontului din zbor pe spate dați uşor manşa înainte pentru a încheia bucla perfect. Continuați până când altimetrul vă indică înălțimea de trei sute de metri. Atunci intrați în turul de pistă şi... la aterizare.

Au zburat Andreescu, Lorenczy, Conțu, Zeides, Cotuna... Le ieşiseră temele foarte bine. Numai eu nu reauşeam să execut bucle perfecte. Fie că ieşeam înclinat pe stânga, fie pe dreapta, fie că trăgeam manşa prea încet spre mine şi urcam într-un zbor vertical mult prelungit, după care ori mă angajam pe bot, ori cădeam în pendul, pe coadă, de-mi ieşeau ochii cât cepele şi trăgeam câte-o spaimă de-mi pierea pofta de acrobație.

— Dă-i drumul, Dane, m-a încurajat nea Mircea cu vorba şi cu privirea, nu înainte de a-mi controla încă o dată strânsoarea chingilor. Uite, vezi, iar făceai un luping pe stânga dacă te lăsam să pleci aşa. Chinga de pe această parte era mult prea strânsă.

Am luat înălțime, în coada avionului, de opt sute de metri, şi m-am pregătit de luping. Mi-am fixat punctul de reper, am controlat orizontalitatea, mi-am luat viteză, am tras manşa cam brusc şi hop... o virgulă. „Mai calm, puştiule, îmi zic, altfel îmbătrâneşti la luping. Mă concentrez şi mai mult şi unde nu execut opt bucle una după alta. La a noua, iar am urcat prea mult pe verticală. Din vâjâitul acela specific, am rămas la un moment dat într-o linişte perfectă. Firişoarele de nisip de prin carlingă, din fuselaj se auzeau rostogolindu-se. Am scăpat palonierul şi manşa într-o parte. Planorul a alunecat pe aripa dreaptă. M-am trezit, speriat, că zburam în direcția de unde pornisem pentru a-mi lua viteză. Înălțimea scăzuse şi ea vertiginos, la două sute de metri.

— De când ai trecut la ranversări, Dane ? — m-a întrebat nea Mircea.

— Dar eu am încercat lupingul, tovarăşe şef de pilotaj.

— Poți explica grupei comenzile pe care le-ai folosit în ultima parte a temei ?

Am redat, cu lux de amănunte, fiecare părticică a zborului. N-am omis mişcările laterale ale manşei şi palonierului cu câteva fracțiunide secundă înainte ca planorul să-şi piardă viteza complet, când încă mai răspundea la comenzi.

— Aceasta-i ranversarea, băieți. Mai repetă o dată, Dane. M-am executat. Şi am executat, apoi, două teme demonstrativ.

— Nici n-ai luat brevetul de pilot de acrobație şi-o faci pe instructorul, hai ? Brevetați-vă colegul !

A trebuit să suport buşiturile de rigoare în grămada de mărăcini. Minus înțepăturile, deoarece combinezonul de piele - ținută obligatorie în vremea aceea - mi-a fost un scut folositor.

CIOCNIREA

De fiecare dată când vântul bătea perpendicular pe dealurile din apropierea Sâmpetrului se anunța „zi plină” pentru zborul de performanță. Curenții de aer, vrând să ocolească obstacolul natural, formau deasupra pantei o zonă de ascendență. Planoriştii patrulau în opt-uri largi, făcând viraje contrapantă, îşi menținеau ori câştigau înălțime, reuşind să zboare astfel ore în şir.

În aer se aflau, în ziua aceea,vreo zece planoare : „Sohaj”, „Lunak”, „Partizan”, „Pescăruş”, „Baby”, „Piliş”, „Futar”, „Superfutar”. Am decolat şi eu cu un „Sohaj”, şi m-am înscris în circuitul celorlalte. Eram atent atât la viraje, cât şi la ceilalți colegi care, ca şi mine, erau preocupați de îndeplinirea uneia din probele necesare obținerii C-ului internațional de argint : cinci ore în aer.

După circa trei ore şi jumătate începusem să simt oboseala. Câştigasem vreo mie cinci sute de metri înălțime. La unul din viraje, „Baby”-ul din fața mea a început să se „bâlbâie”. M-am apropiat de el şi i-am făcut semn să meargă spre aterizare. Nu m-a înțeles. Zborul lui devenea din ce în ce mai periculos. M-am îndepărtat. La căpătul celălalt al pantei am simțit o zdruncinătură puternică. Mi-am aruncat ochii spre aripa dreaptă. Se desprindea de fuselaj. Planorul meu se angajase pe-o parte şi cădea ca o frunză moartă. La câțiva metri depărtare, „Baby”-ul îşi continua liniştit zborul.

Mi-am controlat bucla paraşutei, am desfăcut chingile care mă țineau legat de planor şi-am deschis capota. O ultimă privire asupra tabloului de bord. Altimetrul indica 1.300 de metri. Mi-am dat drumul în gol. Planorul cădea şi el, cu o viteză mai mică, angajat într-o vrie pe bot. Curenții de aer mi se strecurau cu repeziciune prin urechi. Mă părăsise oboseaila. Am continuat să cad, până ce m-am convins că pericolul de a mă ciocni cu rămăşițele planorului nu va mai exista. Pe la vreo cinci sute de metri mi-am luat poziție orizontală, cu fața spre pământ, şi am tras cu putere de comanda paraşutei. O fâlfâitură puternică, apoi încetinirea căderii. Corpul îmi era readus pe verticală, dar paraşuta continua să se țină ca un fuior deasupra mea. Abia acum mă încerca frica. Mi-am încleştat cu disperare mâinile pe ham, am îndreptat suspantele şi în sfârşit am văzut cupola multicoloră. După câteva secunde aterizam într-un lan de grâu din apropierea Hărmanului.

Mi-am strâns paraşuta şi am băgat-o în plicul ei. Planoarele veneau, unul câte unul, la aterizare. Urcat în „Malacucă”, maşina de readus cablul automosorului la locul de start, locțiitorul comandantului pentru zbor venea către mine.

— Cum te simți, Dane ?

— Eu, bine. Îmi pare rău de planor. Cum naiba a intrat „Baby”-ul în mine nu pricep.

— Ce, crezi că el pricepe ? Uite, căscatul, nici acum nu coboară.

Abia când am ajuns la start a venit şi el la aterizare. Era un antrenamentist. S-a dat jos din planor, şi-a controlat ținuta şi a venit senin spre nea Mircea.

— Tovarăşe comandant, am executat tema de zbor.

— Ce temă, care ți-a fost tema ?

— Să execut cinci ore de zbor plutit la pantă.

— Şi le-ai executat, aşa-i ?

— După ceasul meu, da !

— Dar altceva n-ai mai „executat” ?

— Nu.

Se uita întrebător la noi.

— N-ai simțit ciocnirea din aer ?

— Ciocnire ? Cine cu cine ?

— A ta, a ,,Baby”-ului, derbedeule, cu Sohaj”-ul YR-952.

— Am trecut de câteva ori pe lângă el, dar nu mi s-a părut nimic suspect.

— Halal pilot ! Eşti radiat de la zbor. Aiprodus o catastrofă aeriană şi nu ştii nimic. Bravo !

Şcoala pierduse atunci un planor de performanță, iar eu mă alesesem cu o spaimă grozavă. În orice caz, hotărârea locțiitorului comandantului pentru zbor a rămas irevocabilă.

CADOUL

Un contrabas hodorogit, o vioară cu două corzi şi un clarinet scorojit compuneau toată orchestra. Când primele sunete îşi făceau loc prin mulțimea gălăgioasă, tinerii îşi aranjau clopurile pe ochi şi se înfățişau în fața fetelor, asemenea unor cocoşi pintenogi.

— Hai, tu !

Asta era singura invitație. Fata se desprindea. La început ruşinoasă, dar cu o mulțumire care-i lumina chipul, îşi urma partenerul, iar apoi, când iureşul jocului se întețea, uita de tot şi de toate. Asemenea unui titirez se răsucea şi se dezrăsucea de credeai că nu va rezista prea mult şi va trebui s-o aduni de pe jos, amețită. Ți-ai găsit ! După vreo oră de învârtite şi hațegane, muzicanții se opreau obosiți. Drăcoaicele de fete, cu şiruri de sudoare pe fețe, se lăsau încinse zdravăn de mijloc de mâinile momârlanilor coborâți de pe piscurile Parângului şi Vâlcanului pentru a lua parte la nedeie.

În vara aceea nedeia se organizase tot pe liziera aerodromului, într-un colț unde copacii fuseseră lăsați să crească în voie. Era ultima din cele trei zile ce împlineau petrecerea. Dimineața nu se zburase. Pe la ora când minerii se aflau la jumătatea schimbului doi am organizat şi noi startul. Din locul de unde planoarele decolau şi aterizau, nu auzeam decât frânturi scurte, ca de buhai, aduse de câte o pală de vânt.

Zburam cu un planor de dublă comandă, urmărind executarea corectă a turului de pistă. Latura mare a temei, când virajul îl făceam pe partea dreaptă, trecea pe deasupra horei. La unul din zboruri am observat mulțimea împărțită în două, asemenea unor oştiri duşmane. Nu se mai juca. Muzicanții îşi luaseră instrumentele şi alergau cu nădejde prin cimitir. Mă pregăteam din nou să decolez. Din împestrițarea de alb-negru (costumele momârlanilor) se desprinsese un om care alerga cu disperare spre start, urmărit îndeaproape de câțiva inşi înarmați ca bâte şi cuțite.

Urmăritul era plin de sânge, cu cămaşa ruptă, cu fața desfigurată. A intrat sub aripa planorului şi s-a rugat de noi să nu-l gonim. Întreaga „petrecere” se mutase, pe nesimțite, în jurul planorului nostru.

— Dă-ni-l, dom'le ! Spune-i să iasă afară, că de nu îți stric harabaua cu bâta — m-a luat unul repede.

I-am avertizat pe cei înfierbântați să se liniştească, că de nu trag. Aveam la mine pistoletul de rachete. S-au îndepărtat puțin. Pe scaunul din față, în locul elevului, l-am urcat pe cel cu cămaşa ferfeniță. Abia atunci am observat că era tăiat cu cuțitul la piept şi umăr. Câțiva elevi au făcut cerc în jurul lui până s-a legat cu chingile. Aflat la o distanță laterală bunicică de locul decolării, starterul a dat semnalul de plecare. Când planorul a început să alunece pe iarba uscată, momârlanii s-au dat speriați la o parte, alții s-au trântit la pământ.

— Tulai mă, că ne scapă !— a strigat unui cu deznădejde.

Era târziu. În mai puțin de 30 de secunde eram la circa 300 de metri înălțime.

— Ce facem ? — mi-am întrebat pasagerul.

— Du-mă la munte, dom'le, la Parâng.

M-am străduit să-l lămuresc că n-avem motor, că nu putem ajunge prea departe. Am aterizat pe deal, la hangar. S-a dat jos din planor, mi-a repezit un „mulțam fain" şi-a luat-o pe strada ce intra în oraş. Când urmăritorii au ajuns pe platoul unde era amplasat hangarul, fugarul era în afara oricărui pericol. N-am mai zburat în ziua aceea. Riscul era prea mare.

Într-una din zilele primăverii următoare, când începusem pregătirile pentru noua campanie de zbor, m-a chemat colegul Mircea şi mi-a şoptit discret:

— Du-te până la sala de studii. Te-aşteaptă doi flacai.

Pe iarba proaspătă, crescută din belşug în jurul sălii, stăteau tolăniți doi momârlani. Unul din ei s-a ridicat şi-a venit spre mine, purtând în brațe un berbecuț bălai.

— Ține, dom'le, cadoul.

— Ce cadou ? — am întrebat eu contrariat.

— Cadoul, că m-ai salvat atunci, când cu nedeia. De nu erai dumneata, mă omora nebunul de văru-meu.

— Eu mi-s vinovatul — s-a scuzat celălalt cu regrete în glas. Ne luasem de la o fată. Acum ne-am împăcat.

Am acceptat cadoul, cu condiția să-l pregătească amândoi, la un foc de vreascuri. Iar când micul ospăț era în toi, stropit bineînțeles şi cu glaja de ginars, Toader, noul meu prieten, a ținut să se destăinuiască :

— Tot eu am luat-o de nevastă...

BURSUCUL

Caiere de nori brăzdau cerul. Din aceşti cumuluşi, o zână nevăzută torcea zilnic picături de ploaie care lunecau spre pământ. Fenomenul se repeta de-o săptămână : toată dimineața, până după ora prânzului, era un timp splendid ; urma o răpăială care ne gonea către hangar, pe la ora când momârlanii de pe Parâng şi Vîlcan aveau de gând să tragă cu coasa cel de al doilea rând de brazde în fânațul de la poalele uriaşilor ce străjuiesc defileul Jiului. Norii se răzbunau, iar soarele apărea vesel, vestindu-şi ultimul tur al zilei din patrula-i milenară.

De fiecare dată, la încercarea planoarelor, aveam abonat un pasager clandestin : Bursucul Ficuței. Din cei opt cățeluşi aduşi pe lume în vara aceea sub fuselajul unui „Baby” reformat, îl oprisem numai pe Bursuc. Era cel mai vioi şi căpătase botezul aerului chiar în ziua în care se declanşase campania de zbor.

Se obişnuise cu văzduhul. Cum auzea că se deschid porțile hangarului, apărea şi el. Se învârtea printre picioarele elevilor, îi trăgea de pantaloni. Până la locul de start nu-i plăcea să meargă decât pe scaunul pilotului. Când se zbura şi cu planorul de dublă comandă, sărea tacticos pe postul de pilotaj al instructorului şi „dirija” prin lătrături, mai scurte ori mai lungi, mersul către locul de decolare.

De câteva ori i-am dat drumul de sus cu o paraşută pentru cablu. Începuseră să-l pasioneze şi salturile. Cum ajungea pe pământ se îndrepta în fugă spre careul de aterizare a planorului şi „ajuta” la transport.

Bursucul creştea văzând cu ochii. Ajunsese la numărul de salturi cu paraşuta care dădea dreptul la obținerea brevetului. Conform tradiției, sărbătoritul era purtat pe brațe cu acest prilej şi dat cu fundul într-o grămadă de mărăcini. N-a scăpat nici bietul Bursuc de acest ceremonial. Copiii paznicului şi ai oficiantului sanitar i-au pregătit o mică atenție : câteva oscioare şi o felie de pâine cu untură. Numai băutura a lipsit ca să încheie o brevetare în toată regula.

A doua zi, una din acele zile în care cumuluşii îți dădeau ghes la încercarea unor zboruri de lungă durată, am scos din hangar un „Baby”. L-am luat şi pe Bursuc cu mine. La vreo două sute de metri a sărit. Urmărindu-l, am observat că îşi menține înălțimea. Intrase într-un şemineu termic. Urcam împreună : eu cu planorul, el cu paraşuta. Mi s-a părut o joacă. Când acul altimetrului a ajuns la 1.800 de metri, îngrijorarea a pus stăpânire pe mine. Jos apăruseră semnalele de aterizare obligatorie. Se apropia furtuna. Îl însoțisem pe Bursuc până aproape de Baru Mare. Trebuia să mă întorc.

De îndată ce patina planorului s-a oprit lângă hangar am sărit jos şi am transmis mesaje telefonice pentru găsirea Bursucului la toate unitățile forestiere din împrejurimi. Încercările mele au fost zadarnice.

Au trecut vara, toamna, iarna, primăvara. Intr-una din zilele verii următoare, pe marginea aerodromului dinspre Livezeni se organizase tradiționala nedeie. Veniseră aici momârlani de pe toți masivii muntoşi ce înconjoară Valea Jiului. Startul nostru era organizat la vreo patru sute de metri de locul unde învârtitele şi hațeganele făceau să se stâmească un praf de credeai că-i perdea de fum. Începusem zborul de

vreo oră. Tocmai aterizasem după un zbor de încercare a atmosferei. Cum am coborât din planor a sărit la mine un dulău ciobănesc cât un lup. Elevii din jur rămăseseră înmărmuriți. Mă aşteptam să fiu sfâşiat, pentru că fusesem luat prin surprindere. Bursucul însă — pentru că el era — îmi lingea liniştit mâna. N-am mai putut să-l iau însă în zbor, cu toate că dădea târcoale planorului. Se făcuse ditamai dulăul.

Într-un târziu, noul stăpân a venit după el, a vrut să-l ia, dar n-a reuşit. Câinele a fugit la vechiul culcuş, sub fuselajul „Baby"-ului reformat. N-a mai plecat din preajma planoarelor. După câțiva ani, când pe aerodrom au început să înflorească blocurile de locuințe aleminerilor, Bursucul, aflat la bordul unui avion de remorcat planoare, se îndrepta, cu regret poate, spre un alt aerodrom din țară.

NAŞUL

Pe marginea şanțului, lângă locul de start, se opriseră doi militari : un ofițer şi un caporal. Priveau şi discutau cu glas tare. Ieşisem la zbor cu un „Stahanov" de dublă comandă şi un „Icar" de simplă comandă. Pregăteam trecerea la turul de pistă. Făceam câte două zboruri cu fiecare elev în dublă, iar pe cei oare se descurcau, îi treceam imediat la simplă.

Discuția celor doi începuse să mă enerveze.

— Asta-i treabă de prunci, ce zici, caporale?

— Ştiu eu, tovarăşe căpitan ? Pe unul dintre ei, găliganul ăla, îl cunosc de la un bal (găliganul era maistru într-o secție de la Uzinele Reşița). Îl ştiu de mult că vine pe aici, pe laCâlnic.

— Fugi, mă, că-i chestie de copii. Uită-te şi tu ! Învârte, acolo, de făcălețul ăla şi gata zborul (făcălețul era manşa) !

După ce am mai dat drumul unuia pe simplă, m-am suit pe scaunul din spate al planorului şi l-am invitat.

— Poftiți ! Luați loc în față.

— Cine mă, cu cine vorbeşti ?

— Cu dumneavoastră, tovarăşe căpitan. Veniți să faceți un zbor.

— Cu tine ? Să mă urc pe drăcovenia aia ? Du-te mă, tu, l-a îmbiat pe caporal.

— Păi, vă invită pe dumneavoastră.

— Curaj, tovarăşe căpitan ! Adineaori eraţi mai îndrăzneț.

S-a sculat fără nici o tragere de inimă şi s-a apropiat de planor.

—Garantezi că n-o să cad de acolo, de sus?

— Bineînțeles !

Doi elevi l-au legat fedeleş, apoi au clanşat cablul.

— Semnal !

După ce am executat un palier lung, am tras brusc manşa până la refuz, punând planorul în poziția de urcare aproape verticală.

— Cum e, căpitane ?

— Bine.

La declanşare am făcut un capac brusc. L-am auzit icnind.

— Ia-l în pătimire, tovule.

— Cum adică ?

— Ți-am lăsat comenzile, i-am zis, arătându-i mâinile şi picioarele luate de pe comenzi.

— Mă, tu să nu faci drăcii cu mine, auzi !?

Cu genunchii am împins uşor manşa intrând în picaj.

— S-a dus dracului şandramaua, căpitane. Ne prăbuşim.

— Aoleooo... !

Am tras apoi din nou manşa, făcând aparatul să urce. Când şi-a pierdut toată viteza, s-a angajat pe bot. Din liniştea aceea mormântală, survenită după ce-şi pierduse toată viteza, planorul s-a prăbuşit spre pământ ca o pasăre doborâtă. Pe pantaloni şi pe bluză mi se lipeau surplusurile pe care le avea pasagerul meu în stomac. Nu mai putuse rezista încercărilor.

— Mergem la aterizare ?

— ...

În locul răspunsului am văzut în fața mea un cap bleg, căzut într-o parte. Când roțile au atins pământul i-a revenit şi lui graiul.

— A fost un zbor frumos.

— Ți-a plăcut, căpitane ?

— Minunat, dar a doua oară nu l-aş mai repeta.

— Să ştii că dumneata ai condus tot timpul.

— Ce vorbeşti, dom'le ? Asta n-o mai cred.

Batista, pe care o avea la el nu i-a ajuns ca să şteargă urmele „plăcerii" de pe haine şi de pe planor.

Când a fost să plece şi-a controlat ținuta, a luat poziție de drepți, şi-a dus mâna la chipiu şi a raportat conştiincios:

— Să trăiți, tovarăşe instructor, sunt elevul pilot Cătană Gheorghe, am executat tura de zbor. Îmi permiteți să mă întorc la unitate ?

Învățase ceva căpitanul în timpul pe care şi-l petrecuse prin preajma elevilor mei.

Într-o seară, la restaurantul din oraş, l-am zărit printre alți câțiva ofițeri. M-a invitat la masă, a făcut prezentările.

— Dânsul m-a botezat. Îmi este al doilea naş. Merită să sărbătorim evenimentul...

ACCIDENTUL

Zi frumoasă de iunie. Pe cer nici un nor. Dinspre Parâng suflă aspru un vânt cald. Am terminat balansările cu cei 14 elevi. Le-am promis o demonstrație de zbor, cu „Icarul". Organizăm startul. Alunecările nu le putem începe.

Vântul e din ce în ce mai tare. A început să bată în rafale.

Comandantul e plecat la Bucureşti, Îi ține locul colegul Botez.

— Le-am promis un zbor. Să-l încerc ?

— Mai aşteaptă. Poate stă vântul. Când bate dinspre Parâng cu o asemenea tărie e periculos. N-ai zburat încă în „oala" Petroşaniului. O să te convingi. Se formează o zonă turbionară puternică.

— Peste trei ore se întunecă. Ce fac cu promisiunea ?

— Continuă balansările. Eu mă duc la automosor. Dacă slăbeşte, te remorchez. În orice caz, să nu iei înălțime prea mare. Faci o linie dreaptă. E suficient să le demonstrezi că planorul zboară.

— Aminteşte-ți că eu am zburat pe Reşița. Tot într-o oală. Nu mă sperie.

— Cum crezi. Te sfătuiesc să mai aştepți, totuşi.

Mă întorc în mijlocul elevilor. Printre ei sunt constructori, mineri, chimişti, proiectanți, un medic. Surprind frânturi de discuție : „Îi e frică, ce mai...", „Lipseşte comandantul...", „N-o să zboare nici azi...", „Ne duce cu zăhărelul...", „Taci mă, că ăsta are cursul de acrobație..."

Simulez că verific starea tehnică a unuia dintre planoare. Sub aripa celuilalt, discuțiile continuă : „Se asigură puştiul...". „M-am săturat de balansări... de două luni...,"„Rahat cu perjă... asta-i..."

— Adunarea ! — ordon.

Se prezintă raportul. Şeful grupei strecoară în raportul verbal : „Suntem gata pentru zbor". Până ieri, formularea era „gata pentru balansări".

Mă fac că nu pricep. începem balansările. Toți execută tema plictisiți, dar corect. Sondez cunoştințele teoretice pentru tema următoare. Se produce o înviorare. Ghioancă atacă direct :

— Zburăm azi, tovarăşe instructor ?

— Să mai stea vântul.

— Când o să stea ?

— Azi, mâine...

— Deci, nu zburăm ?

— Ba da.

Până la apusul soarelui să mai fi fost vreun ceas bun. Mă suii în planor. Decolai. Pe la vreo treizeci de metri, trăsei manşa. Planorul țâşni spre înălțimi. Declanşai repede, la vreo sută de metri. Planorul era ca o frunză moartă. Nu răspundea la comenzi. începui virajul pe stânga.

Aparatul se înclina şi începea să alunece pe o aripă. Forțai comenzile. Nimic. Prăbuşirea era inevitabilă. Vedeam cimitirul în apropiere. Trăiam un film scurt, intens. Secvențele se succedau vertiginos, cu repeziciunea cu care mă îndreptam spre pământ. O viață îmi trecea prin fața ochilor în câteva secunde. Continuam să cad. Şi cădeam, şi cădeam, şi cădeam... Al naibii de repede. Eleroanele, profundorul, direcția

nu voiau să mă asculte. Până la pământ mai erau circa zece metri... cinci... doi... Am împins manşa înainte, să nu-mi perforeze măruntaiele. Am luat picioarele de pe palonier. Un şoc puternic... nişte pârâituri sinistre... linişte. Dădui să mă ridic. N-am putut. Deasupra simțeam o greutate. Am întors capul. Era una din aripile planorului. încercai să mişc picioarele. Le simțeam. Erau întregi. M-am proptit cu mâinile pe iarbă. Am reuşit să mă ridic. Eram întreg. M-am rostogolit alături. O bucată de chingă, ruptă, mi-a căzut pe umăr. Scaunul şi turnulde ancorare erau aruncate la vreo zece metri. Cealaltă aripă, făcută armonică, la vreo cincisprezece.

Am strigat după elevi.

— Luați-l ! Duceți-l la hangar. Vă adunați în sala de studii.

De la automosor venea gâfâind colegul meu.

— Ce-ai făcut ? Ți-am spus să nu virezi.

— Nu te-am crezut. Iartă-mă !

— Acum te-ai convins.

— Pe pielea mea.

— Şi pe banii statului... Şi pe prestigiul şcolii...

— Ce-o să zică comandantul ?

— N-avea grijă, că n-o să te felicite. Să-i telefonăm.

— Dă-i tu. Eu mă îngrijesc de planor şi de elevi.

— Mai ai curajul ?

— Da. E vina mea. Am să le explic.

— E bine să le spui adevărul.

Am intrat în sala ele studii. Era linişte. Nu ştiam cum să încep. De dezvinovățit, nici nu mă gândeam s-o fac. Nu m-am mai suit la catedră. M-am aşezat în mijlocul lor, într-o bancă.

— Ştii cum se cheamă asta, Dumitraş ?

— O demonstrație. Ați vrut să ne arătați că planorul se rupe.

— Mai e cineva de părerea aceasta ?

— Daaa...

— Nu-i chiar aşa. A fost o indisciplină. Nu trebuia să decolez. Vântul era prea tare. Turbioanele formate în spatele Parângului au spart portanța planorului. În acest caz, planorul sau avionul cade ca orice corp, atras de gravitate.

Le-am vorbit, cu lux de amănunte, despre indisciplina mea, despre urmările pe care le putea avea.

— Şi, totuşi, ați zburat frumos — a ținut să-şi spună unul părerea.

— Zburat pe naiba. Întrebări sunt ?

Au fost cu duiumul. Discuția s-a prelungit câteva ore. Când ultimul elev mi-a urat noapte bună, plecând spre casă, am rămas singur. Singur cu mine şi cu accidentul, cu durerea mea. M-am dus în dormitor. M-am zvârlit în pat aşa îmbrăcat şi-am izbucnit în plâns. O noapte întreagă am plâns.

Dimineață a venit comandantul cu comisia de anchetă a Centralei. M-au sucit în fel şi chip. Le-am povestit totul, aşa cum s-a întâmplat.

— Ai să plăteşti, băiete, mi-a spus inspectorul Cazan. Indisciplina costă.

— N-am încotro, sunt vinovat.

— Lasă asta. Ce faci cu elevii ? Crezi că vor mai veni l-a zbor ? Ai năruit munca şcolii pentru un an de zile. S-a dus dracului şi planul. Cum mai scoateți voi numărul de piloți ?

— Elevii mei vor veni, tovarăşe inspector. Toți vor veni.

— O zi, două, să observe, să vadă ce-ai să păteşti.

— Vă contrazic. Din l4, voi scoate l4 piloți.

— Eşti şi obraznic.

— Sunt, pentru că nu mai aveți încredere în mine.

— Oare mai putem avea ?

O săptămână încheiată a stat comisia de anchetă în şcoală. O săptămână întreagă a privit de lângă barăci, cu binoclul sau cu ochiul liber, activitatea grupei.

Temele s-au succedat una după alta, fără incidente. Spre sfârşitul lui august, aceiaşi membri ai comisiei de anchetă au fost invitați la examenul de absolvire a cursurilor. Stăteau la masă si urmăreau zborurile de brevetare. Eu îmi întinsesem o pătură, la o parte, şi asistam ca simplu spectator. Martorii primului zbor din anul acela pe aerodromul din Petroşani îşi executau conştiincios temele. Nu aveau nevoie de nici un semnal ajutător.

— Zece, nouă, zece, zece..., curgeau notele.

Când ultimul candidat a aşternut patina planorului lângă semnul din mijlocul careului, am fost invitat să semnez procesul-verbal de brevetare.

— Se formează piloți a'ntâia în văgăuna asta, măi Mircea, l-am auzit pe inspector adresându-i-se comandantului. Remarca era făcutăcu glas tare, ca s-o pot auzi şi eu. A fost, poate, cea mai mare şi mai binevenită laudă pe care am auzit-o în cariera mea. Pata, marea pată pe care credeam că n-o voi putea şterge toată viața, fusese radiată

START RATAT

Nu-i nici o bravură pentru un pilot să rateze un start, o decolare adică.

Ți se poate rupe cablul de remorcaj, poate să-ți sară capota, din cauza unui declanşator defect, te poți trezi târând cablul după tine, cât îi aerodromul de mare... Un start ratat este o excepție, fără îndoială, de la regula generală a zborului. O excepție deloc plăcută, firește. Cum a fost cu Sandu Leşean în ziua aceea toridă de iulie, pe terenul de la Preajba, lângă Tg. Jiu. Sandu era considerat un elev conştiincios, zbu-rător destul de bun şi „tobă de carte". Povestea cu lux de amănunte fiecare mişcare a manşei, palonierului, eleroanelor, direcției, profundorului în timpul unui razmut, al lupingului. ranversării, tonoului... Făcea calculul forțelor aerodinamice care acționau într-un moment sau altul al figurii acrobatice respective asupra oricărei părți componente a aparatului.

Cu o după-amiază înainte plouase zdravăn, zborul se-ntrerupsese mai repede ca de obicei, instructorul fusese chemat la o şedință în oraş, iar Sandu primise ordin să facă verificarea cunoştințelor de aerodinamică. După hangarare au rămas la tabla instalată pe un perete. Sandu a pus mâna pe cutia cu cretă colorată şi a desenat un planor în evoluție pe spate.

— Taci, că-i banc ! — l-a oprit Andreescu pe când acesta se pregătea să pună punct explicațiilor. Noi abia am trecut la turul de pistă şi tu-i dai zor cu zborul pe spate. Fii serios,

stimabile, că nu se prinde. Ne-ai împuiat capul cu calcule, dar tu abia stăpâneşti „Icar”-ul într-un viraj mai strâns.

— Dacă-ți, demonstrez, mâine, realismul calculelor mele ?

S-a făcut o linişte mormântală. Pe aerodromul din Preajba nu se făcuse acrobație decât la un miting aviatic, şi-acela încheiat cu moartea şefului de pilotaj, Teodor Corneşeanu.

— Lăsați-vă de fleacuri, băieți, a intervenit şeful grupei, Ion Coman.

— N-are curaj, asta-i !

— Gata, am încheiat discuțiile. Nu-i bine să-l ambiționăm, să se lanseze într-o asemenea aventură. Sandule, eu te cred pe cuvânt, nu-i nevoie de nici un fel de demonstrație.

Nu s-a mai discutat pe tema aceea nici seara, nici a doua zi dimineața, când grupa lui Leşean a fost solicitată, de către organizația sătească a U.T.M., să ajute la strânsul grâului.

La orele trei după-amiază, cele două „Icar”-uri erau aliniate la start. După zborurile de încercare ale instructorului, fiecare elev a executat câte un tur de pistă. Fără nici un incident. Sandu Leşean „copiase” întocmai tema „demonstrată pe viu” de către conducătorul zborului. Îi reuşise un tur de pistă ca la carte. S-a urcat a doua oară în planor, a luat vreo trei sute de metri înălțime, a dat drumul cablului şi, după două viraje strânse, de câte nouăzeci de grade, a început... dăndănaia.

— Fă-i semnal că a intrat în limită de viteză, i-a zis starterului instructorul.

Dar „Icar”-ul, la bordul căiruia se afla Sandu, a pierdut viteza complet, s-a angajat pe bot şi-apoi a intrat în zbor pe spate.

— Mă bagă-n puşcărie omul ăsta, a strigat instructorul Vulpescu, smulgând fanioanele din mâinile starterului.

I-a făcut semnale să se îndepărteze de liziera aerodromului. Apoi l-a chemat direct către careul de aterizare.

Dinspre hangare venea cu viteză maşina comandantului. Elevii de prin sălile de cursuri, din ateliere, bucătărie, tehnicienii ieşiseră să-l urmărească pe indisciplinat.

— Evenimente ne trebuiau acum ! — a „tunat” vocea comandantului. Cine-i „cizma” asta zburătoare ?

— Sandu Leşean.

— Degajați careul ! Să plece toate cărucioarele din calea lui. Aduceți-le aici.

Dar Sandu se îndrepta cu planorul, pierzând din înălțime văzând cu ochii, exact către locul de start. O deviere uşoară, linia dreaptă şi-apoi cele trei mişcări obligatorii : îndulcirea pantei, redresarea, aterizarea...

Turnul solid al „Icar”-ului a rezistat destul de bine la contactul cu solul. Sandu a dezlegat cu prudență chingile, cu o mână scoțând siguranța, iar cu cealaltă ținându-se de turn pentru a nu cădea în cap.

A fost suspendat zborul în ziua aceea. În sala de cursuri erau adunați toți elevii şcolii de pilotaj, întregul personal navigant şi tehnic. Comandantul a luat cutia cu cretă colorată şi a început demonstrația zborului pe spate, presărându-şi expunerea cu dese apostrofări la adresa indisciplinei lui Sandu.

— Leşean a ratat un start, astăzi. Dar zborul său se putea solda cu un grav accident de aviație, chiar cu pierderea vieții. Ai ceva de spus ? — l-a întrebat comandantul.

— Din calculul meu de ieri a lipsit un element foarte important : n-am luat în seamă finețea planorului.

— Cum adică, ce calcule, ce îndrugi tu acolo ?

Sandu a povestit totul de-a fir-a-păr. În mod autocritic. Fără „înfloriturі”. N-a amintit nimic nici de „imboldul” pe care i-l dăduse Andreescu.

— Dacă țineam cont de faptul că finețea „Icar”-ului este de unu la opt iar în zbor pespate devine şi mai mică datorită formei sale aerodinamice, nu mă încumetam, acesta-i adevărul. Dar când l-am întors era deja prea târziu, îmi dădeam seama că pierd prea repede înălțimea. Mi-au fost de mare folos semnalele tovarăşului instructor pentru îndepărtare de aerodrom şi revenire directă printr-un viraj de circa o sută douăzeci de grade. Port întreaga răspundere.

Între timp se şi anunțase Centrala de isprava lui Leşean. Hotărârea venise promptă : radierea de la zbor.

Membrii comisiei de anchetă au sosit abia a doua zi. Au stat de vorbă cu elevii, cu instructorii, cu împricinatul. L-au amânat un an de la zbor. Să-şi bage mințile-n cap. Mulți

credeau că va abandona. Dar n-a fost aşa. Şi-a reluat cursurile în vara următoare, a continuat să se antreneze câteva luni pe an şi dacă bine-mi amintesc, a câştigat şi o probă la unul din concursurile internaționale organizate la Leszno, în Polonia.

ULTIMA DUBLA

De câteva zile „îl secundam" pe Nae Figură. Ne cunoşteam din „civilie", când ne întâlneam la cursurile de perfecționare.

—Dane, ai făcut zece duble, te-ai descurcat minunat. Ia-l singur, azi !

Nu-mi venea să cred. I.A.R.-ul 38l nu era un aparat pretențions. Dimpotrivă, majoritatea piloților de zbor cu motor îl considerau destul de „docil". Pentru mine, pe vremea aceea militar sub drapel, aflându-mă, cu aprobare specială pentru a continua zborul, în cadrul punctului de la Buzău, aprecierea lui Nae era un imbold, un gir de încredere. Dar mai însemna că zecile de ore petrecute în carlinga planorului reprezentau un „paşaport" sigur, „valabil" pentru trecerea la zborul de unul singur, pe un avion. Adevărul e că de nenumărate ori mi se încredințase, în dublă comandă fiind, manşa unor mono şi chiar bimotoare. Mă „descurcasem" ca şi în acea zi de vară când mă pregăteam să „câştig" brevetul de pilot,de avion de turism.

Ca orice elev disciplinat ce mă ştiam, după ultima „dublă" m-am prezentat amicului meucu formula consacrată :

— Să trăiți, tovarăşe instructor, sunt elevul pilot... gata să execut tema de zbor.

— Ai devenit prea oficial, Dane ! Fii degajat, prietene ! Închipuieşte-ți că pleci într-un zbor cu planorul, în care tu însuți eşti instructorul. În locul manetei pentru frânele aerodinamice, ai în cabină manetele pentru gaze şi pentru flapsuri. Demonstrează-ți cunoştințele ! Tema : „tur de pistă obişnuit, din patru viraje de câte nouăzeci de grade".

Am urcat în carlingă puțin emoționat. Zburasem, la bordul acelui tip de aparat, împreună cu mai mulți colegi. Într-unul din ele, când ne pregăteam să decolăm de pe aeroportul Băneasa, ne-am întâlnit, „nas în nas", cu Henri Coandă. Eram cu Nicu Conțu, inginer, dar şi un excepțional zburător.

— Să trăiți ! — l-am auzit adresându-i marelui om de ştiință un respectuos salut.

— Ura ! Ce faci pe-aici ?

— Plec spre Braşov cu un Iareu, împreună cu prietenul meu Dan.

Şi cum buletinul meteorologic întârzia, am acceptat invitația de a lua o cafea şi o limonada la bufetul de pe aeroport. Ştiam destule lucruri despre inventatorul român Henri Coandă. Dar în puținele minute petrecute împreună atunci am avut prilejul să rememorez importante etape din viața omului de ştiință care a fost Henri Coandă : ziarele din l907 publicau date în legătură cu experiențele sale de pe Dealul Spirii, unde a făcut încercări cu rachete pirotehnice în scopul experimentării propulsiei prin reacție la aparatele de zbor mai grele decât aerul ;tot cam în aceeaşi vreme, Coandă construise, în atelierele Arsenalului armatei din Bucureşti, macheta unui avion propulsat de o rachetă ; în 1910 ambițiosul bucureştean (se născuse în l886,la Bucureşti) prezenta la salonul internațional aeronautic de la Paris un avion prevăzut cu motor ou reacție („*Am fost primul în lume care am ieşit în față cu un asemenea aparat - avea să ne precizeze el. În 16 decembrie am zburat cu reactorul respectiv la Issy-les-Moulineaux, lângă Paris*"). Dar inovațiile inginerului Henri Coandă în materie de aviație, după cum aveam să aflăm chiar din destăinuirile sale, au fost mult mai multe şi deosebit de importante : în locul pânzei a folosit placaj vopsit şi lăcuit, rezervoarele cu combustibil le-a instalat în planul superior al avionului ; a folosit aripă cu fantă (volet) la bordul de atac pentru obținerea unei forțe de sustentație sporită ; roțile trenului de aterizare le-a montat pe resorturi plate de oțel, putând fi escamotate într-o oarecare măsură : a fost printre primii în lume care a construit un avion bimotor. Vocea dispecerului de serviciu „ne-a rupt" din plăcuta şi instructiva incursiune pe care o făceam în

istoricul aripilor româneşti ; „Comandantul avionului YR — I.A.B. să se prezinte la staţie pentru a-şi lua buletinul meteorologic. În cincisprezece minute poate decola...”

Starterul îmi făcea semnale cu disperare. Am aşezat avionul pe direcţie, am mai încercat o dată comenzile şi... maneta de gaze în plin. Desprinderea, un palier lung, apoi panta de urcare. Undeva, în faţă, vedeam „Junkers”-ul 52, trimotorul în care se aflau colegi de-ai mei.

Am luat repede înălţime, urmărind permanent „magazia zburătoare”, cum îi ziceam noi ,,Junkers”-ului. Am intrat plan la plan cu el. Din cabina acestuia, de pe postul de secund, îmi făcea semne comandantul. M-am apropiat mai mult. L-am văzut ieşind pe una din aripi. Mi-era mie teamă de temeritatea gesturilor sale. Coborâsem, fără să-mi dau seama, cu câţiva metri sub Ju-52. De pe aripa lui am văzut desprinzându-se ceva. Venea exact pe mine. Am mărit viteza. Prea târziu. Pe fuselajul I.A.R.-ului se prinsese cu nădejde comandantul. Abia atunai m-am dat seama că mă depărtasem de aerodrom. Am virat brusc şi... cap-compas punctul de zbor. Paraşutiştii care săriseră din

„Junkers” formau un „buchet de flori” demn de admiraţie. Omul de pe fuselaj mi-a făcut semn să mă îndrept cu avionul spre punctul de regrupare. M-am executat. Când m-am aflatpe verticala lui, mogâldeaţa s-a rostogolit în gol. Am spiralat în juru-i până ce paraşuta a atins pământul, apoi mi-am făcut turul de pistă şi am venit la aterziare. Depăşisem timpul l4 minute.

„Elev... eşti suspendat o săptămână de la zbor. La prima abatere vei fi radiat!”

Aceasta a fost singura critică a temei. N-am mai avut curajul, de atunci,să-ncalc indicaţiile instructorului meu nici cât negru sub unghie.

ATERIZARE FORTATĂ

Pe aeroportul din Iaşi luaseră sfârşit întrecerile din cadrul campionatului republican de zbor fără motor. Erau adunate acolo, în vederea concursului, toate planoarele de performanță din țară. A doua zi după festivitatea de închidere, m-a chemat comisarul-şef.

— Vei transporta la aerodromurile de bază cinci planoare. Pilot remorcher va fi Niculescu, îmi convenea să mă remorcheze nea Ghiță. Între noi, colegii, îi spuneam nea Ghiță Usturoi. Porecla i-o dăduse un bun amic al său care ştia că în haina de piele purta o sticluță cu rom şi o căpățână de usturoi. După ce trăgea o duşcă obişnuia să „se spele" cu câțiva căței de usturoi. Nu de alta, dar să nu-l simtă comandantul.

Dealtfel, nea Ghiță era considerat unul din piloții remorcheri buni. Cu el te strecurai destul de uşor printre fronturile de furtună. Tot atât de dibaci era şi în descoperirea căminelor termice. Se înscria în spirale largi, apoi din ce în ce mai strânse, iar când planoristul îl „trăgea de coadă", semn că rămânea să-şi câştige singur înălțimea, el degaja urgent, angajând avionul în picaj.

Primul transport trebuia să-l facem la Deva cu un „Pescăruş". Dispeceratul central ne aprobase să zburăm pe traseul Iaşi — Bârlad — Râmnicu Sărat —Piteşti(cu aterizare pentru alimentarea avionului) — Râmnicu Vilcea Sibiu — Deva. Ni se comunicase că nici pe la Tg. Ocna şi nici pe Valea Prahovei nu puteam trece munții din cauza fronturilor de furtună.

În jurul prânzului am ajuns, după un zbor liniştit, la Piteşti. Ne-a întâmpinat Nicolae Priboi, comandantul şcolii de pilotaj argeşene. Elevi, mecanici şi instructori erau angrenați în obişnuitul „şmotru" al avioanelor. Am urcat la postul de comandă pentru a cere buletinul meteorologic. În timp ce controlorul de trafic aerian ne viza documentele, Nae Priboi a deschis stația de radioamplificare a şcolii.

— Vreți să vă fac o surpriză ? — ne-a întrebat.

— Plăcută ?

— Depinde de gust.

S-a apropiat de microfon şi vocea lui metalică a comunicat sobru :

—Atenţiune ! se cântă imnul şcolii.

A cuplat magnetofonul şi... melodia „M-a făcut mama oltean” a fost amplificată de toate difuzoarele existente pe aerodrom.

Priveam de la fereastra punctului de comandă. În faţa hangarelor, elevii, personalul navigant şi tehnic întrerupseseră munca şi luaseră poziţie de drepţi, orientaţi cu faţa spre Craiova. Şoferul de pe autocamion, care se pregătea să plece în oraş după cumpărături, a oprit motorul, a coborât din maşină, pentru a face „front comun” cu ceilalţi.

—E cam tare surpriza, Nae, l-a apostrofat nea Ghiţă Usturoi.

—Să nu crezi. Azi a fost un fel de repetiţie generală. Săptămâna viitoare va veni comisia de brevetare. Şeful e din Turnai Severin. Pentru el am pregătit-o.

Adevărul era altul : şi Nae Priboi era oltean, din „Bănie”.

Buletinul meteorologic nu anunţa timp strălucit pe Valea Oltului. Am decolat, totuşi. Pe măsură ce ne apropiam de munţi, scuturăturile se amplificau din ce în ce mai tare. La plecarea din Piteşti mă înţelesesem cu pilotul remorcher ca în caz că nu se va vedea creasta Coziei, să ne întoarcem pentru a încerca trecerea peValea Jiului.

Aşa s-a şi întâmplat. L-am văzut pe nea Ghiţă ridicmd mâna din carlinga P.O.2-ului. I-am făcut semn din aripi că sunt de acord cu hotărârea.

Ascendenţele şi descendenţele puternice mă obligau la mari eforturi pentru a putea menţine planorul pe axul avionului. Cablul de remorcaj făcea bucle pe care cu greu le puteam pierde. N-aveam timp să privesc decât în faţă. Iar acolo cerul era negru-plumburiu. Cumulo-nimbii alergau ameninţători către noi, asemenea unor uriaşi din poveste.

„Să ne întoarcem la Piteşti” — mi-am zis, pregătindu-mă să-i transmit gândul şi lui nea Ghiţă Usturoi. Aruncându-mi privirea în dreapta şi-n stânga am văzut că eram într-o „oală” de cumulo-nimbi. În faţă se vedea o spărtură mai „lăptoasă” care, pe măsură ce ne apropiam de ea, se întuneca mereu.

O ascendenţă puternică m-a adus aproape plan la plan cu avionul. După ce am întins cablul, mi-am dat seama că o a

doua, de aceeaşi intensitate, mi-l va rupe. Incidentul nu s-a întâmplat la prima, ci la următoarea, când nu mai vedeam nici la douăzeci de metri.

Rămăsesem singur, înconjurat de două fronturi de furtună care îşi dăduseră parcă întâlnire chiar în punctul unde ne aflam noi. Variometrul indica ascendenţe şi descendenţe cuprinse între 10-30 metri pe secundă. Mă găseam la 1.500 m înălţime faţă de aerodromul din Piteşti. Am scos frânele aerodinamice şi am imprimat planorului o pantă de coborâre accentuată. Cu toate acestea, urcam cu circa cinci metri pe secundă.

Nu mai vedeam nimic în faţă, decât fulgerele ameninţătoare şi fosforul aparatelor de bord. Pentru orice eventualitate, mi-am controlat bucla de închidere a paraşutei. Înălţimea creştea văzând cu ochii (după indicaţiile alti- metrului, bineînţeles).

La 2.800 de metri m-a inundat o lumină orbitoare. ,,Pescăruşul", construit la Reghin, rezistase. Frontul trecuse. După câteva minute, timp în care am confruntat harta cu terenul, mi-am dat seama că sunt la câţiva kilometri de Craiova. înălţimea la care zburam mi-a dat curaj. Am fixat, deci, cap-compas Târgu Jiu.

Mă găseam la al doilea zbor de distanţă cu planorul. în faţă cerul era „sticlă". Nici o pată de nor nu se profila la orizont. În apropiere de Târgu Cărbuneşti nu mai avem decât 600 de metri. Am început să caut căminele termice cu mai multă insistenţă. Pe parcurs întâlnisem ascendenţe de câte 0,5—1 m/sec. Rău făcusem că nu le exploatasem. M-am văzut obligat să-mi găsesc teren de aterizare. Am descoperit o arie de treier în jurul căreia m-am înscris pentru a face turul de pistă.

Aterizarea a decurs în bune condiţii. Oprisem planorul la vreo douăzeci de metri de batoză. Ţăranii, care abia îşi reluaseră lucrul după trecerea furtunii, s-au grupat în jurul planorului. Când am deschis carlinga, l-am auzit pe unul:

— Asta-i spion. Nu vedeţi că scrie pe el YR—942 ? Asta-i un cifru secret.

— Ce comună e asta ? — i-am întrebat.

— I-auzi, mă, că vorbeşte româneşte — a zis unul ce ţinea în mână o furcă.

— Să nu mişti, auzi ! — îmi „ordonă” altul categoric.

— N-aveți teamă, oameni buni. Vin de la Iaşi şi vreau să ajung la Deva. Mi s-a terminat benzina — am glumit eu.

— Dar unde-i motorul ? Crezi că-ți merge ?

— Asta-i planor, înțelegeți ? Zboară fără motor. Apropiați-vă. Iată, am şi acte, acte româneşti.

Când să-mi scot portmoneul, mi-a căzut pistolul de rachete, aflat în acelaşi buzunar.

— Păzea că trage ! — l-am auzit pe unul. Au luat-o cu toții la fugă către batoză. După câteva minute a venit o maşină de la raionul de partid. Lucrurile s-au limpezit uşor. M-au invitat oamenii la masă, iar preşedintele Consiliului popular comunal s-a dus să dea telefon la Târgu Jiu să mi se trimită un avion remorcher.

A venit tot nea Ghiță Usturoi. Era ud, încă, deoarece cabina descoperită a P.O.2-lui permitea pătrunderea apei la pilot.

— Ştiam eu că ai să te descurci. Asta nici măcar nu-i aterizare forțată, pentru că ai ales un teren ca-n palmă. Numai atât că n-ai aterizat pe unul omologat.

A scos din buzunarul de la piept sticluța, usturoiul şi m-a îndemnat :

— Hai, omeneşte-te ! Cred că te-au speriat un picuț balaurii ăia de cumulo-nimbi.

DOI CASTRAVEȚI LA LEU

În ziua aceea poşta a sosit cu întârziere. Aşteptam cu nerăbdare veşti de la mama. Abia către ora 16 am zărit, în zbor fiind, camionul ce venea dinspre Târgu Jiu. Drumul spre şcoală trecea chiar pe lângă locul unde era organizat startul. Nea Costică, şofer, mecanic şi responsabil tehnic al şcolii, a oprit şi m-a aşteptat până ce-am aterizat.

— Ai un plic Dane.

— De unde ?

— De la Centrala A.V.S.A.P., Aeroclubul Central.

În el era o adresă prin care mi se făcea cunoscută delegarea mea în funcția de comisar la campionatele naționale de zbor fără motor de la Iaşi.

Peste patru zile eram pe aerodromul din dulcele târg al Ieşului. Îl aveam comisar-şef pe un vechi şi experimentat pilot, Mişu Adăscăliței. Dormeam la un cămin studențesc din Dealul Copoului, iar masa o serveam la Casa universitarilor. Trai aici, neică, nu glumă. Programul, destul de sever pentru concurenți, era foarte lejer pentru oficiali.

Primul prânz mi-l amintesc şi azi. Era o căldură toridă. Probe de concurs nu erau în ziua respectivă. Se făcuse numai pregătirea anterioară. După ce coborâsem din maşina care ne adusese la masă, m-am oprit, împreună cu amicul Gheorghe Amza, şi el comisar de concurs, la intrare. S-a apropiat de noi o femeie în vârstă.

— Ce-i cu atâția aviatori aici, stimabililor ?

— E concursul național al planoriştilor, stimată doamnă.

— Frumos. Sperați în ocuparea unui loc bun ?

— Suntem oficiali, comisari, înțelegeți ? Noi nu concurăm.

— Bravo. Sunteți invitații mei.

— Cu cine avem onoarea ?

— Nu mă cunoaşteți ?

— Scuzele noastre...

Am „înghițit găluşca". Prânzul în compania bătrânei doamne a fost copios, iar discuțiile deosebit de antrenante. După vreo oră şi jumătate ne-am retras. Ceilalți colegi ne-au asaltat cu întrebările.

— De unde o cunoaşteți ?

— Trăiți în compania oamenilor mari.

— Nu mâncați decât cu artiştii ?

— Ce oameni, ce companie, ce artişti ? ne-am înfierbântat noi. O distinsă cunoştință întâmplătoare, şi atât. Nici nu ştim cu cine am prânzit.

— Bravo ! Să n-o cunoaşteți voi pe Lucia Sturdza Bulandra !

Am rămas amândoi ca la... dentist. Marea artistă a trecut pe lângă noi şi ne-a aruncat o vorbă peste umăr.

— Ați aflat cine sunt, zburătorilor ? Mâine vă aştept la aceeaşi masă şi la aceeaşi oră.

N-am mai reântâlnit-o, pentru că orele amiezii erau folosite din plin pentru executarea probelor din concurs.

Peste trei zile, nea Titi Cristescu ne-a dus, pe Gheorghe Amza şi pe mine, cu un avion P.O.2, pe un islaz de lângă Paşcani. Eram „înarmaţi” cu cronometre, pânză albă pentru semnalizare şi pistoale cu rachete. Pe deasupra punctului respectiv urmau să treacă planoarele la una din probe. Am rămas acolo, iar avionul s-a reîntors la Iaşi. Timp de 4-5 ore am tot scrutat zadarnic cerul. Nici un planor. Apoi s-a năpustit spre Paşcani un front de furtună de toată frumuseţea. Ne-am strâns „ustensilele” şi am plecat spre oraş. Amândoi eram îmbrăcaţi în salopete de zbor, cu nenumărate fermoare, buzunare şi buzunăraşe pe ele. În oraş, oamenii se uitau curioşi la noi, mai ales că târam un sac de paraşută, iar în buzunarele de la spate atârnau pistoalele de rachete.

— Nu ştiţi unde-i A.V.S.A.P.-ul ? am întrebat un cetăţean aflat într-un grup.

— Ia te uită că ştiu româneşte ! — s-a mirat el cu glas tare. Dar ce trebuşoară aveţi acolo ?

— Vrem să dăm un telefon la Iaşi.

Ne-a indicat o casă cu etaj. La intrare ne aştepta un lucrător de la securitate. I-am povestit tărăşenia.

— Acte aveţi ?

Plecasem în pripă, schimbasem pe aerodrom uniforma de oraş, aşa că acte... ioc. A venit un ofiţer. Cu chiu, cu vai l-am convins să dea telefon la Iaşi. S-a lămurit.

— Altă dată să nu mai faceţi imprudenţa să plecaţi fără acte la dumneavoastră. Sunteţi liberi.

Liberi, într-un târguşor necunoscut, fără bani, fără cunoştinţe.

— Mergem la raionul de partid şi cerem sprijin acolo — am hotărât.

Pe strada principală, din loc în loc, negustori ambulanţi vindeau castraveţi muraţi. Ne era foame.

— Cum îi daţi ?

— Doi castraveţi la leu.

Am scotocit prin buzunare şi-am strâns împreună un leu şi 45 de bani. Am mâncat cei trei castraveciori cu o poftă nebună, dar foamea tot nu ne părăsea.

La sediul raionului de partid se cunoştea situaţia noastră. Am fost ospătaţi cum se cuvine, ne-am odihnit în paturi curate. Dimineaţa la ora şase, pe izlazul unde ne lăsase cu o zi înainte, nea Titi Cristescu ne aştepta.

— V-am adus tot ce vă trebuie. Mergem direct la punctul de control Podul Iloaiei. Azi e o probă nouă. E adevărat că era să dormiţi la Securitate?

— Cam da. Numai că tovarăşii de la partid ne-au înţeles. Ştii ce ne-a impresionat în Paşcani, nea Titi ?

— Voi i-aţi impresionat pe alţii.

— O fi, însă când ai ocazie să treci prin Paşcani, nu uita să guşti castraveţii. Se vând câte doi la leu. Îs o bunătate rară !

POSTURI „BLOCATE”

Frumoasele şi instructivele zile petrecute sub arme se sfârşiseră. Lăsarea la vatră a venit aşa, dintr-o dată.

— Mâine pleacă primii. În trei zile, leatul tău trebuie să dispară din unitate, Dane, mi-a spus locţiitorul politic.

Am plecat ultimul. Trebuia să închei nişte situaţii.

Acasă, linişte. Vreo săptămână m-am fâţâit pe la căminul cultural, pe la gară, pe la semeteu. N-aveam astâmpăr. Voiam să fac ceva, să lucrez undeva. M-am prezentat la firma de la care plecasem în armată.

— E greu, măi Dane, acum, în octombrie. Pe toate aerodromurile s-a încheiat activitatea, mi-a zis colonelul Porumb, şeful cadrelor.

— Nu mă interesează. Contractu-i contract. După lăsarea la vatră ştiu că unitatea de la care ai plecat are obligaţia să-ţi asigure loc de muncă. Eu vreau să lucrez, tovarăşe colonel.

— Du-te şi munceşte. Noi nu te oprim.

— Daţi-mi posibilitatea să-mi profesez meseria pentru care m-am pregătit.

— N-avem locuri. Acum, toamna, posturile-s blocate, ce naiba, nici atâta lucru nu ştii ?

Nu ştiam. Nici nu mă interesa. Am insistat.

— Bine... Du-te la camera 92. Te verifică tovarăşul Bunta. Dac-o să corespunzi, îți facem reangajarea.

Şi unde nu m-am pomenit băgat în regulamentele şi legile militare, şi unde n-am transpirat câteva ore în şir vorbind despre instrucția infanteristului, sarcinile cercetaşului, obligațiile plantonului şi ale plutonierului de companie...

— Vezi că nu le ştii pe toate ? Cum vrei să zbori ?

— Cum am zburat şi până acum : cu avionul sau cu planorul ! Verificarea la care mă supuneți n-are nici în clin, nici în mânecă cu meseria mea, cu postul pe care-l pretind, la care am dreptul.

A urmat o convorbire telefonică. Din care n-am înțeles mare lucru : „Da", „Nu", Am înțeles", „Desigur", „Cum ordonați"...

— Tovule, vino la primăvară. Poate găsim ceva.

— Şi până atunci, eu ce mănânc, ce îmbrac, cu ce mă ocup?

— Las' că găseşti. La revedere.

Am cerut audiență la preşedintele A.V.S.A.P.-ului.

— Peste o săptămână...

Am revenit atunci când am fost sfătuit.

— Încearcă mata peste zece zile. Poate ai noroc.

N-am mai rezistat. M-am dus la Comitetul Central al Partidului. Omul de la informații m-a ascultat răbdător, a dat un telefon, apoi a venit un ofițer de aviație căruia i-am povestit tot calvarul meu.

— Cine a blocat posturile pentru perioada de iarnă ? — l-a întrebat el la telefon pe şeful cadrelor A.V.S.A.P.

N-am auzit răspunsul. Explicațiile au durat destul. Dar zburătorul din fața mea le-a retezat la un moment dat.

— Să fie reprimit imediat în rândul personalului navigant ! De când s-au introdus la dumneavoastră examene de instrucție de front pentru instructorii de zbor ?

M-am prezentat din nou la cadrist.

— Umbli cu reclamații la partid, tinere ?

Nu ştiam ce să-i spun. Adevărul era că fusesem purtat pe drumuri fără rost.

— Şi unde-ai vrea să lucrezi ? Nu cumva în Bucureşti ?

Cunoşteam toate şcolile de pilotaj din țară. Oriunde m-ar fi trimis, eram hotărât să lucrez cu aceeaşi pasiune.

— La Deva ai fost vreodată ?

Fusesem.

— Ba ! — i-am răspuns.

— Mergi acolo. Să te saturi de reclamații !

Nu-mi displăcea oraşul de la poalele cetății. Dimpotrivă. Prin '54 stătusem în el vreo trei luni. Hunedorenii ca şi cei din Valea Jiului îi ziceau ,,oraşul pensionarilor". Falsă denumire. Deva era un oraş în plină întinerire. Se demolau clădiri, se trasau străzi, bulevarde noi. Iar Aeroclubul avea prieteni în toată zona.

BACI ION

— Mâine pleci la Aurel Vlaicu. Trebuie pregătită Ziua aviației. Tu eşti mai liber în iaceastă perioadă. Aşa că...

Eram instructor la Aeroclubul Deva. Tocmai terminasem pregătirile teoretice cu o grupă de formare şi urma să instruiesc o alta de antrenamentişti. Sarcina încredințată de comandant îmi surâdea.

M-am suit în trenul de Teiuş, am coborât în fosta stație Binținți. O emoție nebănuită mă stăpânea. Zburasem pe deasupra satului de nenumărate ori. De data aceasta păşeam prin colbul în dare copilărise pionierul aviației româneşti, Aurel Vlaieu.

Mi-am îndreptat paşii spre casa memorială. Am deschis cu pioşenie poarta. Am privit casa, acareturile. Mi-l închipuiam pe neobositul inventator tânăr şi plin de idei, apărând din pridvorul acoperit cu iederă, întâmpinându-şi prietenii de junețe.

Din casa-muzeu a venit spre mine un om în vârstă. M-a privit îndelung, stăruitor.

— Pe cine cauți, tinere ?

l-am explicat scopul vizitei mele. M-a ascultat cu răbdare.

— Aurelie ! Avem oaspeți, tu, fată. Apoi către mine :

— Pofteşte. O să te găzduim noi.

Mi-a întins mâna prieteneşte. O mână aspră, bătătorită de muncă. Mi-a strâns-o bărbăteşte pe-a mea.

— Ion mă cheamă. Îs fratele lui Aurel. Dânsa-i fiică-mea, Aurelia, nepoata răposatului.

Emoția că mă aflam în fața urmaşilor direcți ai marelui şi neuitatului zburător şi inventator român, ai celor ce colaboraseră la realizarea aparatelor ce au dus faima aripilor româneşti pe meridianele globului, mă făcuse să-mi pierd cumpătul.

Ne-am împrietenit. Am vizitat împreună cele două încăperi care adăposteau crâmpeie din viața, din zbuciumata activitate a lui Aurel Vlaicu. Seri de-a rândul am stat împreună, ascultând amintirile depănate de baci Ion.

— În primăvara lui 1909 terminase planorul. L-am ajutat în tăti cele. Când l-om gătat, ne-om dus cu el la marginea satului. Opt flăcăi din sat, aşa de-o samă cu noi, s-or înşiruit patru pe o parte de funie şi patru pe cealaltă, de formaseră un fel de V. Aurel s-o urcat în ,,gândacul" suit pe un dâmb, ficiorii or pornit a fugi şi iaca, minunea : zbura. Numai că drăcovenia s-o cam şifonat o țârucă. L-am reparat, Aurel o mai schimbat ceva pe la cârmă şi l-om dus iarăşi pe câmp, numai că locul ficiorilor l-or luat trei cai faini. Frate-miu o zburat atunci vreo câteva sute de metri. Nu-mi amintesc data exactă, dar ştiu că francezul Bleriot, despre care scriau gazetele că se ocupa cu zborul, nu trecuse Canalul Mânecii.

Prin octombrie ne-om fost dus cu „gândacul" la serbările „Astrei" de la Braşov şi mai apoi la Sibiu. Or fost sărbători mari atunci. Mult curaj şi îmbărbătare o căpătat Aurel. Prietenii apropiați, cu ştiință de carte ca şi el, l-or sfătuit să meargă la Bucureşti. S-o dus. Acolo o fost ajutat de Caragiale, Vlahuță, Gârleanu, St. O. Iosif, Coşbuc, Ilafrie Chendi, Octevian Goga, de profesorul Spiru Haret. M-o chemat şi pe mine. Obținuse aprobări să-şi construiască avionul la Arsenalul armatei. Până-n iunie 1910 am lucrat la el. În ziua de 17 o făcut primul zbor. O căpătat curaj. În 29 august, erau pe câmpul de la Cotroceni vreo mie de persoane.

Aurel o zburat cam la o sută cincizeci de metri înălțime.

— Dar la concursul din Austria, cum a fost ?

— Tare fain. În iunie 1912, la Aspern, lângă Viena, se organizase mare concurs de zbor. Francezi erau 12, nemți 7, italieni 3, un belgian, un rus, un persian, 17 austrieci şi fratemiu, Aurel. O vint prima probă, de viraj strâns. Aurel înclina „gândacul", francezul Roland Garros nu se lăsa nici el. Pân' la urmă i-or pus pe amândoi pe primul loc. Fainã treabă ! La proba de aruncarea obiectelor la un anumit punct, Aurel iar o fost primul. Numai că era fără adversar. La a treia probă, aterizarea la punct fix, l-o întrecut Garros cu numai doi centimetri, că, altfel, iar ieşea primul.

Peste un an o vrut să treacă munții cu aeroplanul. S-o prăbuşit „Şoimul Carpaților", în 13 septembrie, la Băneşti, lângă Câmpina. Avea numai treizeci şi unu de ani...

— Baci Ioane, pregătirile-s gata — i-am zis într-o zi. Mâine-i mitingul. Vor veni planoare, avioane, aeromodele.

— No, că musai să mă pun la rând şi eu.

În dimineața mitingului, pe izlazul din apropierea locului unde Aurel Vlaicu îşi încercase prima sa invenție aviatică, se adunase lume multă. Mii de oameni din ținutul Hunedoarei erau prezenți la sărbătoarea ce avea să cinstească memoria celui a cărui figură va dăinui peste veacuri.

Mă aflam în carlinga unui „Partizan", planor de dublă comandă. Din mulțime s-a desprins figura gravă a lui baci Ion. S-a apropiat calm de aparat, l-a pipăit domol, pe toate fețele, m-a rugat să acționez comenzile.

— Şi chiar vrei să zbori ?

— Da, baci Ioane.

— Bine faci. Asta-i o treabă fainã. Ai grijă de tine, fiule.

Mi-a strâns din nou mâna în mâna lui aspră. Am simțit atunci căldură şi îndemn. Am decolat, remorcat de un automosor „Hercules". La trei sute de metri am declanşat cablul şi m-am înscris în spirale sub un nor cumulus. De jos, de pe tribuna improvizată la marginea satului, un chip îmi făcea tainice semne. Urarea drum bun a fratelui pionierului aviației noastre fusese de bun augur. După vreo două ore aterizam în apropiere de Săvârşin, îndeplinindu-mi încă una

din probele pentru obținerea insignei internaționale C de argint.

ŞUŞANA

Pe start se afla numai planorul „Partizan”, cu două locuri. Elevul se urca în postul de pilotaj din față, iar instructorul în cel din spate.

Era o zi liniştită, cu cer senin. Dinspre litoral adia o briză uşoară. Activitatea Aeroclubului Constanța se desfăşura pe aerodromul din Mamaia-sat. Grupele de formare şi antrenament erau alcătuite din elevi externi : muncitori şi tehnicieni din port, elevi, ceferişti, şoferi. Mişu Săvulescu era instructor de start, iar Mişu Parasca îl remorca cu automosorul.

— Azi faci tu pe instructorul. Clanşați, semnal !

După ce a luat înălțime şi a declanşat cablul, Mişu a încredințat comanda aparatului celui din față. A slăbit manşa din lăcaş, a tras-o afară, zicându-i presupusului elev :

— Descurcă-te. băiete. Eu nu mai am comenzi. Arunc manşa.

A deschis gemulețul capotei şi a scos manşa, iar curenții de aer i-au smuls-o dn rnână şidusă a fost.

Cel din față a simțit. A luat înălțime şi a început apoi dansul. Să te ții, Săvulescule ! Amenințări, rugăminți, implorări zadarnice.

— Măi băiete, ține panta normală.

— Nu reuşesc, tovarăşe instructor, îi zicea acesta cu o voce schimbată.

— Vezi şi tu linia orizontului. Urmăreşte indicatorul de pantă, vitezometrul.

— Nu funcționează nici un aparat la mine.

— Mă băieţaş, fie-ți milă. Tu eşti un zburător bun. Lucrează calm, adu-l fin în pantă normală.

— I-am pierdut controlul, tovarăşe instructor, zău. Azi-noapte n-am dormit bine. Sunt cam obosit.

— Şi nu mi-ai spus nimic, pramatie. Dacă ajungem cu bine jos, ți-arăt eu ție.

— Vă rog să nu umblați cu amenințări. De ce ați demontat manşa ?

— Eşti şi obraznic, zănaticule !

Timp de un sfert de oră „Partizanul” s-a rotit într-un cămin termic, apoi a început să zboare în capace. Lua viteză în picaj, apoi cobora până ce intra în limită şi se angaja. Cei de jos priveau înmărmuriți. Comandantul făcea semnale disperate. La un moment dat „Partizanul” a venit într-un razmut exact pe deasupra startului, obligându-i pe cei de pe sol să se trântească cu burțile de pământ. A urmat un viraj strâns şi, aterizarea în careu.

Când planorul s-a oprit din rulaj, Mişu Săvulescu s-a dat jos furios, a deschis capota şi s-a repezit cu o înjurătură :

— Ce faci, nenorocitule, vrei să mă bagi în mormânt ? Coboară. De azi încolo eşti suspendat de la zbor.

Văzând însă figura celui aflat la postul din față, până atunci ascunsă de cască, Mişu a rămas înmărmurit.

— Cuuum ?! Tu erai, drace ? Şi eu care credeam c-am să dau ortu' popii !

Ce se întâmplase ? Titi, prieten şi coleg de breaslă cu Mişu, aflat în concediu pentru câteva zile pe litoral, a pândit momentul când amicul său nu se uita la planor, s-a strecurat pe furiş în carlingă şi a aşteptat, ca un elev cuminte.

Când Titi a coborât din planor, s-au îmbrățişat ca doi vechi amici.

— Mi-o făcuşi, dar las' că ți-o coc şi eu ție.

Şi i-a „copt-o”. Seara, după ce s-au ospătat împreună la restaurantul Marea Neagră din Constanța, Mişu şi-a cerut scuze şi dus a fost. Ospățul costase vreo două sute de lei. A trebuit să plătească Titi întreaga consumație.

PILOT DE TRANSPORT

Vestea se răspândise cu repeziciune pe toate aerodromurile din țară. Colegul nostru Pompilică fusese accidentat mortal în timp ce lua înălțime. Peste vreo două săptămâni, la Clinceni, se distrusese un alt planor. O comisie de anchetă încerca să descopere cauzele gravelor accidente. Concluziile acesteia au

fost aduse la cunoştinţa întregului personal navigant şi tehnic din aviaţia sportivă. Planor suplu, de mare finețe, „Pescăruşul” fusese dat în exploatare numai pentru zboruri de antrenament şi performanţă, fiind interzis acrobaţiei. Dar încrederea pe care oamenii o căpătaseră în el, uşurinţa cu care se pilota îi îndemnase pe mulți la încercarea în lupinguri, ranversări, zboruri pe spate. Iar metalul ceda încet, punând în pericol viețile celor ce se încumetau să nu asculte de prescripțiile notiței tehnice.

O perioadă au fost scoase de la zbor. începuseră să fie privite cu neîncredere. Se ştie că un aparat de zbor se uzează tot atât de mult ca în zbor sau chiar mai mult atunci când se află în repaos. Şi „Pescăruşii” stăteau, erau ocoliți.

Scrisoarea venită într-una din zile la toate aerocluburile solicita piloți care să se ofere voluntar pentru a le transporta în zbor, remorcate de avioane, în vederea unor verificări minuțioase la fabrica din Reghin.

Pe vremea aceea îl aveam comandant, la Preajba, pe Nicolae Culeniuc.

— Tovarăşe comandant, permiteți să raportez !

— Te ascult.

— Vreau să mă duc şi eu să transport „Pescăruşi” la Reghin.

— Cum crezi. Mai gândeşte-te. Îmi dai mâine răspunsul.

A doua zi mi-am făcut delegaţie şi am plecat la Clinceni. Pe aerodromul Aeroclubului central l-am întâlnit pe nea Nicu Năstase, fostul meu prieten şi sfătuitor de la şcoala de instructaj de la Sâmpetru. Era şi aici tot responsabil tehnic.

— Planoru-i bun, Dane. Văd că tu nu ți-ai pierdut încrederea în el şi bine ai făcut. Mâine dimineaţă verificăm unul împreună, pe YR-902.

Mâna sigură, urechea fină a meşterului n-a descoperit nimic suspect. Mi-am făcut ordinul de misiune, am cerut programarea de zbor şi pe la ora opt decolam în coada unui avion pilotat de Nae Ionescu, zis Figură.

Era un timp splendid. Până la Rucăr, nici o scuturătură, nici o pată de nor. Pe crestele Bucegilor se formau cumuluşi răzleți. Am pătruns pe defileul Rucăr - Bran. Îşi făcuseră

apariția ascendențele şi descendențele, aşa-zisele goluri de aer. Acul variometrului oscila când deasupra, când sub zero. Manevrarea planorului, ținerea lui pe axul avionului devenea din ce în ce mai anevoioasă.

Când mi-am aruncat ochii sub mine şi am văzut prăpăstiile peste care eram purtat de aripile „Pescăruşului" mi-am amintit de scopul misiunii mele. îndoiala îşi făcea loc în mine. Mă aflam la bordul acelei construcții firave din placaj şi pânză, la înălțimea de vreo mie opt sute de metri. Stâncile colțuroase ale Pietrii Craiului se zăreau amenințătoare. Îmi controlam instinctiv, de zeci de ori, bucla paraşutei. Căutam cu înfrigurare, cu fiecare sută de metri parcursă, un loc de aterizare. Unde să-l găseşti în imensitatea neprimitoare a stâncilor golaşe ? Am făcut un semn pilotului să ia înălțime. M-a înțeles. Când ne-am apropiat de Piatra Craiului, altimetrul indica 2.100 metri. Eram, totuşi, cu 130 de metri sub creasta acestuia. Ne-am strecurat printre stânci şi scuturături, iar după o vreme am zărit Zărneştiul, Râşnovul, Braşovul. Greul trecuse. Eram lac de transpirație, îmi ştergeam palmele din minut în minut. Țara Bârsei ne-a întâmpinat primitoare. Caiere de nori cumulus se aşterneau sub noi. Îndoielile, neîncrederea mă părăsiseră. Fredonam un marş la modă pe vremea aceea : *„Zburători, zburători, / Inimoşi, curajoşi şi voioşi / În văzduh noi plutim, / Alte zări cucerim / Şi la sol, victorioşi noi sosim*".

După vreo două ore şi jumătate de zbor am zărit oraşul Târgu Mureş. Am declanşat cablul şi m-am înscris în spirale largi deasupra aerodromului. Am plutit în zbor termic încă vreo oră, apoi am scos frânele aerodinamice şi am venit la aterizare, razmutând.

De îndată ce am coborât din carlingă, s-au apropiat responsabilul tehnic al aeroclubului, comandantul acestuia, Ioja Alexandru.

— Nu mai faci asta niciodat', tovarăş. Asta planor este bolnav. Trebuie controlăm.

— De aceea l-am şi adus. Vi-l dau în primire.

Primul lucru pe care l-a făcut tehnicianul a fost controlarea fierurii lonjeronului.

— Poftim ! Asta drac curajos — l-am auzit exclamând cu mirare. Mare noroc avut.

— Ce s-a întâmplat ?

— No, iaca, fierura are început fisură.

M-am albit ca varul. Doar îl controlasem bine la plecarea din Bucureşti. Mi-am aruncat şi eu privirea în locul cu pricina, am pipăit sudura. Crăpase numai vopseaua, lacul de protecţie. Am răsuflat cu toţii uşuraţi.

După acest prim zbor au urmat altele şi altele. Rând pe rând „Pescăruşii" au fost controlaţi temeinic, li s-au întărit ferurile care se bănuiau a fi slabe. Performanţele obţinute la campionatele naţionale din anul acela au confirmat trăinicia, posibilităţile acestor aparate care au făcut „carieră" pină la apariţia altor planoare româneşti din seria I.S.

ATACĂ, HAIDUC !

Se pripăşise pe aerodrom de vreo doi ani de zile. Obişnuia să stea noaptea împreună cu paznicul, ziua pe terenul de zbor, iar la vremea meselor aştepta răbdător lângă bucătărie să-şi primească porţia. O singură chemare şi te însoţea ascultător.

Cu timpul învăţase să-i recunoască pe toţi ai casei. Cum apărea un străin, mârâia nemulţumit, iar dacă-l îndemnai sărea imediat la intrus. Mai greu era când se schimbau seriile de elevi, pentru că îi trebuiau câteva zile până ce îl cunoştea pe fiecare din noii săi prieteni.

Seara, la închiderea zborului, îl luam şi pe el în planorul de dublă comandă. Stătea ascultător pe locul din spate şi se zgâia prin parbriz la cele din jurul său. Într-o asemenea escapadă în doi, când treceam deasupra lizierei din marginea cimitirului, l-am simţit mârâind nerăbdător în spatele meu.

— Ce-ai, Haiduc ?

— Ham, ham ! — mi-a răspuns el cu două lătrături ameninţătoare.

— Taci, javră, că mă asurzeşti.

Scheuna şi zgâria cu labele locul unde ştia că se află dispozitivul de închidere a capotei.

— Fii cuminte ! Ajungem îndată la hangar. Cum i s-a deschis carlinga a sărit jos. M-a aşteptat până ce am hangarat „Partizanul”, apoi a început să mi se strecoare printre picioare, să mă tragă cu dinții de pantaloni.

— Ce-ți trebuie, Haiduc ? Ți-e foame?

A luat-o încetişor spre cimitir. întorcea capul, din când în când, să vadă dacă-l urmez. Lângă un mormânt proaspăt s-a oprit şi a început să scormonească pământul cu labele. După o vreme a ieşit la iveală ceva lucitor. Era un pumnal de paraşutist, din cel căruia îi sărea lama din teacă la o simplă apăsare pe buton. Era un cuțit aproape nou, cu lama de oțel inoxidabil, bine ascuțită. Haiduc continua să sape. A mai dat la iveală un pistolet T.T. şi un pistol automat Deimler Puch, folosit de nemți în cel de al doilea război mondial. L-a apucat de curea şi mi l-a aşezat lângă picioare.

— Ai făcut treabă bună, Haiduc. Să mergem.

Pistoalele erau unse proaspăt, numai bune de folosit. Le-am dus la birou, am pus mâna pe telefon şi-am raportat comandantului aflat în oraş.

— Sunt ofițerul de serviciu pe şcoală...

— Ce s-a întâmplat ? I

I-am povestit totul.

— Bagă-le în fişet, sigilează şi aşteaptă. Anunț eu Securitatea.

Peste vreo oră farurile a două autoturisme au spart negura nopții. Am relatat lucrătorilor de la Securitate întâmplarea, ne-am dus la cimitir, s-au luat probe de pământ, iar doi câini lupi s-au pierdut în noapte împreună cu însoțitorii lor. Cu asta, cercetarea se terminase. Aşa credeam eu.

Peste o săptămână mi-a venit din nou rândul să fiu ofițer de serviciu pe şcoală. În acele nopți senine şi calde de vară obişnuiam să-mi iau două pături cu mine şi să dorm într-una din clăile de fân proaspăt clădite între dormitoare. Ca de obicei, m-am asigurat cu cele necesare, am anunțat paznicul şi m-am dus la locul ştiut. Haiduc s-a aşezat lângă mine. După miezul nopții m-a trezit mârâitul lui. Mă lingea pe mâini.

— Stai liniştit, că altfel te trimit la hangar !

M-a apucat cu dinții de mânecă. Apoi s-a ridicat şi a luat-o tiptil spre hangar. L-am urmat în linişte. Ne-am strecurat prin şanțul de pe lizieră, la umbra gardului viu, până în apropierea cimitirului. Îl pierdusem pe Haiduc. Stăteam pitulat în şanț şi priveam în cimitir. Nici o mişcare.

— Haiduc ! — am strigat eu încetişor. Haiduc, vino aici !

Mi-a atras atenția zgomotul făcut de cineva care păşea tiptil pe iarba uscată. Tocmai mă pregăteam să mă ridic în picioare. La lumina lunii mi-a apărut în față o namilă de om. S-a repezit asupră-mi cu un cuțit. Am apucat să mă feresc. Îi simțeam răsuflarea în spate. M-am întors brusc şi am reuşit să parez lovitura cu una din figurile de jiu-jitsu învățate în şcoala de instructori.

— Atacă, Haiduc !

În clipa următoare, dulăul se afla deasupra intrusului, cu colții înfipți în beregata acestuia. I-am smuls cuțitul din mână şi i-am controlat cu repeziciune buzunarele. Am mai capturat un pistolet, un pumn de cartuşe şi două încărcătoare pline.

— Ridică-te ! Dacă încerci să faci vreo mişcare nesăbuită eşti mort. Păzeşte-l, Haiduc !

— Îndurare, lasă-mă să plec. îți dau bani, înțelegi. Cinci, zece mii de lei.

— Tacă-ți, fleanca ! Ia-o înainte, spre hangare.

Ca să-l intimidez, am încărcat arma cu zgomot şi i-am tras piedica. Când am ajuns la lumina becurilor, nea Ioniță, paznicul, ne-a somat :

— Stai, cine-i ?

— Vino, nea Ioniță. Am capturat un bandit.

După ce l-am imobilizat, am anunțat Securitatea.

L-au luat. Peste câteva zile s-a făcut careul şcolii. Veniseră mai mulți tovarăşi de la raionul de partid, de la miliție şi de la Securitate. A fost apreciată intervenția lui Haiduc. Am fost felicitați pentru felul cum ne-am descurcat. Atunci am aflat că banditul prins de noi făcea parte dintr-o rețea de spionaj şi încerca să fugă peste graniță cu un avion de turism din dotarea şcolii noastre.

ALBUL LA MUTARE

Elevul de serviciu îmi adusese, ca de obicei, teancul de ziare şi reviste. Le-am frunzărit pe toate, începând cu presa centrală şi terminând cu cea locală. Câteva titluri îmi atrăseseră atenţia şi mă hotărâsem să citesc articolele respective. Printre reviste am descoperit un ziar împachetat sul, lucru ieşit din comun, deoarece şcoala de pilotaj nu primea asemenea colete. Mi-am aruncat privirea asupra destinatarului : F. M. Conradt, str. Cibinului, l3 bis. L-am pus de o parte cu gândul să-l dau şoferului care mergea în oraş pentru a-l restitui poştei. Am citit câteva articole din Scânteia şi Scânteia tineretului. În ziua aceea eram numit comandantul zborului şi urma să fac planificările de rigoare. Nu prea aveam chef de aşa ceva deoarece cerul era înnorat.

Am telefonat staţiei meteo locale pentru buletinul vremii. Întreaga zonă era acoperită de nori şi se anunţa un front de furtună din nord-vest. Am chemat ofiţerul de serviciu şi am hotărât împreună ca elevii să intre în săli pentru cursuri teoretice.

Rămas singur, am luat din nou sulul cu ziarul care nu aparţinea şcolii. Am dezlipit cu grijă un colţ al hârtiei de protecţie. Era un ziar în limba germană. Am rupt ambalajul şi am vrut să-l arunc la coş. Mi-a atras atenţia un careu de şah cu nenumărate soluţii, scrise cu cerneală alături de el.

— Să vină la mine Burcea dintr-a patra — l-am rugat pe instructorul de serviciu.

Când a venit, l-am întrebat arătându-i hârtia :

— Spune-mi, te rog, tu ca şahistul numărul unu al şcolii, poţi dezlega chestia asta ?

După câteva minute de concentrări şi căutări asidue, mi-a răspuns :

— Nu pricep. N-am mai întâlnit asemenea mutări. Mi-ar trebui o tablă de şah.

Am încercat împreună dezlegarea enigmei.

— Nu se poate. E ceva în neregulă aici. Albul ar putea da şah, dar dacă aşezăm literele într-o anumită ordine, iar cifrele

le înlocuim cu litere, iese ceva caraghios, o zi, un loc de întâlnire, cam asa ceva.

— Bine, Burcea, îți mulțumesc.

Aveam un prieten la Securitate. L-am sunat şi i-am relatat bănuielile mele.

— Vin la tine imediat.

S-a prezentat la scurtă vreme, însoțit de un coleg. Au studiat cu atenție schema. S-au privit cu subînțeles.

— Se pare că-i vorba de un mesaj cifrat. Îți ramân îndatorat, Dane. La revedere !

Au trecut câteva zile. Zborul se desfăşura în condiții normale. Grupa de antrenamentişti trecuse pe planorul „Lunak", la acrobație elementară. Tocmai mă pregăteam să încerc tema de luping. Am fost chemat prin stația de radio la comandantul şcolii.

— Vino până la birou, Dane. Avem oaspeți.

M-au întâmpinat amicul meu de la Securitate şi comandantul lui.

— E o treabă foarte serioasă cu petecul acela de hârtie. Am cerut aprobarea de la centru să ne ajutați pentru descoperirea unui grup de diversionişti. Vom folosi două planoare de performanță. Veți fi remorcați de avioane până în apropierea crestei munților. La 3.500 de metri, declanşați şi patrulați în aceste careuri. Cu avioanele sau cu elicopterele nu-i recomandabil — fac zgomot şi pot atrage bănuieli. Cu planoarele-i altă chestie. Nici nu le auzi, iar dacă vor fi reperate n-au cum să dea de bănuit. Decolarea, mâine, în zori.

La ora hotărâtă îmi luam zborul, la bordul unui „Lunak". În apropierea Carpaților am declanşat. Ne-am îndreptat spre creasta muntelui. Priveam prin binoclu viroagele, prăpăstiile de sub mine. Pe un platou am zărit un firişor de fum, la margine de pădure.

— Şoimule, sunt Vulturul. Răspunde dacă m-auzi. Recepție.

— Sunt Şoimul. Te ascult.

— În careul 45 se zăreşte o dâră de fum. La marginea pădurii din partea stângă a careului. Pare a fi un foc de tabără.

—Bine, Vulturule. Am recepționat. Își pregătesc dejunul. Fotografiază locul şi vino la aterizare. Pe platoul din careul 11 te aşteaptă un avion să te ducă la bază. Terminat.

M-am îndreptat spre locul indicat. La poalele munților, pe unul din drumurile care ducea la un parchet forestier, se deplasau trei camioane şi un autoturism. Zborul spre aerodrom, în coada avionului, a fost destul de zbuciumat, începuseră scuturăturile atmosferice. Am aterizat. Nimeni în afară de comandant şi colegul de pe celălalt planor, sosit înaintea mea cu vreun sfert de oră, nu ştia de misiunea noastră.

La câteva zile, într-o scrisoare sosită pe adresa şcolii noastre, ni se aduceau mulțumiri pentru participarea la descoperirea şi prinderea unui periculos grup de diversioniști care avea misiunea să saboteze lucrările hidrocentralei ce se construia în munți. Albul nu mai apucase să mute...

VIVAT ROMANIA !

În cursa de Praga se aflau patru suedezi, trei francezi, opt cehoslovaci, un englez şi restul români. Între ai noştri, lotul juniorilor pugiliști şi câțiva muncitori specialiști care mergeau să verifice instalațiile noii clinici de urologie construită în capitala Cehoslovaciei prietene. După cunoscutele formule de bun sosit la bordul aeronavei şi prezentarea echipajului comandat de Andreescu, vocea însoțitoarei de avion ne-a invitat să ne legăm centurile de siguranță. Decolarea de pe aeroportul internațional Otopeni a decurs normal. Pe la vreo opt mii de metri, înălțime câştigată în câteva minute, s-au stins semnalizatoarele optice care interziceau fumatul. O gustare consistentă, servită ireproşabil, ademenea pe fiecare pasager. Vecinul meu, un francez de prin părțile Lyonului, venise pentru o săptămână în România, dar liniştea şi frumusețile Carpaților,

ca şi ineditul Deltei îl „ţintuiseră” la noi vreo lună de zile. Stewardesa a adus platoul cu friptură, salam de Sibiu, caşcaval dobrogean, unt, o prăjitură şi un pahar cu vin roşu. Îi admiram pofta cu care mânca. Nu-mi era foame. Îmi stăruia în minte numele pilotului-comandant. Zburasem, cu ani în urmă, peste dealurile Sâmpetrului, cu un coleg ce purta acelaşi nume. Ne-am reîntâlnit o singură dată, la un miting aviatic organizat la Arad. Avionul ne purta, acum, în zbor liniştit, deasupra unui front de furtună. Budapesta rămăsese undeva în urmă, iar de Praga ne apropiam cu vreo mie de kilometri pe oră. Timpul de zbor se scursese, aeronava coborâse sub o mie de metri înălţime. În difuzoare s-a auzit o voce gravă, de bariton : „Vă vorbeşte comandantul Andreescu. Vă cer scuze pentru întârziere. Din cauza ceţei, vizibilitatea la Praga este zero. Sântem îndrumaţi spre Berlin. Voi încerca să aterizez pe răspundere proprie. Păstraţi-vă calmul !” Comunicarea a fost făcută apoi în rusă, engleză şi franceză. Ştiam ce înseamnă să ceri aterizare pe răspundere proprie. O asemenea hotărâre nu se încumetă să ia decât piloţi cu foarte multe ore de zbor, care cunosc terenul, aeroportul respectiv, ca pe propriul lor... buzunar. De obicei, colegii de la turnul de control îţi pun la dispoziţie toate mijloacele tehnice de care dispun : radiolocatoare, radiofaruri, reflectoare de ceaţă etc. Am fost martor, atunci, la o veritabilă cursă contra cronometru de aducere la sol a uriaşei păsări argintii, dintr-un zbor fără vizibilitate. La coborâre aveam să aflu că în aceeaşi zi se întorseseră la aeroporturile de origină ori fuseseră dirijate spre altele vecine avioane cu echipaje ungureşti, franceze, poloneze, suedeze, germane, elveţiene şi chiar cehoslovace. La coborâre l-am aşteptat pe pilotul-comandant. Era cel cu care, în urmă cu ani, făcusem zeci de zboruri prin minunata Ţară a Bârsei. M-a „pilotat” şi prin Praga de Aur, vreme de câteva ore. Cunoştea oraşul tot atât de bine ca Bucureştiul. Nici nu m-am mirat cum de a reuşit să aştearnă aparatul cu asemenea precizie, exact pe teu, să-l conducă prin ceaţă cu atâta dexteritate până la pista din faţa aerogării. În hoinăreala noastră prin oraş am fost „secondaţi” de vecinul din avion, care nu ne-a lăsat până n-am acceptat să ciocnim o halbă în berăria domnului Palivec,

„U.Kalicha”, acolo unde-şi ostoia setea bravul soldat Şveik. „Vivat Romania !” — a închinat acesta, pentru prietenia ce se înfiripase în puținele ore petrecute împreună. Am înțeles din urarea lui gândurile bune pentru patria dragă, admirația nedisimulată față de cel ce îndrăznise să înfrunte vicisitudinile naturii, să-i sfideze nescrisele ei legi.

EPILOG

Pe vremea copilăriei mă visam adesea ridicându-mă în văzduh, plutind asemenea păsărilor cerului, gustând din frumusețile neasemuite ale artei zborului. Am avut fericirea să-mi văd realizate visurile. De mii de ori. Pe timp frumos, pe ploaie, pe furtună, vara şi iarna. De cele mai multe ori la manşă. Depinzând de mine însumi. La rându-mi, am împărtăşit altora din tainele zborului. Cu dorința sinceră, curată de a-i face să-l înțeleagă, să-l guste, să-l trăiască din toată ființa lor. Aşa cum pe mine mă învățaseră, la rându-le, alții. Aşa cum cei ce mi-au fost discipoli au dus mai departe această ştafetă, îmbogățindu-i sensurile, nuanțele, valențele. Desigur, ajutați de şansa de a trăi vremuri socialiste. Timpurile marilor împliniri de astăzi, asupra cărora aş vrea să mai stărui cu o ultimă întâmplare, petrecută la Cluj-Napoca, pe aerodromul Someşeni. Aici, vară de vară, practică discipline ale aviației sportive zeci, sute de tineri zburând cu planoare şi avioane de cele mai perfecționate tipuri, sărind cu paraşuta cu aceeaşi dezinvoltură cu care alți adolescenți se aruncă de pe trambulină ori se lasă purtați pe ape în gingaşe ambarcațiuni. Era tot o vară fierbinte, asa cum sunt toate verile pentru îndrăgostiții zborului fără motor. Unul din aşii de astăzi ai planorismului, inginerul Mircea Finescu, prinsese un curent termic pe care-l exploata cu mare dibăcie. Câştigase vreo trei mii de metri înălțime. Intrat într-un nor cumulus castelatus, nor pe care în anotimpul călduros îl asemuiam adesea unui uriaş caier de lână cu vârful înfipt în zenitul cerului, a urcat până când a „izbucnit” deasupra acestuia, înfruntându-i zbaterile interioare asemănătoare unei mări foarte agitate. Între

timp se formase un veritabil front de furtună, locul cumulo-castelatusului luându-l amenințătorii cumulo-nimbus. Dar după o bucată de vreme, aparatul a intrat în plină furtună. Curenții verticali au, într-o asemenea formație noroasă, ascendențe şi descendențe de zeci de metri pe secundă. Într-o astfel de intersectare a nimerit şi Mircea. Planorul n-a mai răspuns la comenzi. Vizibilitatea era aproape nulă. Când s-a convins că orice încercare de redresare a poziției aeronavei devenise inutilă, a sărit în gol. A deschis paraşuta după ce a ajuns sub baza norilor. Undeva, într-o parte, planorul se prăvălea spre pământ, cu una din aripi retezată de forța curenților. O întâmplare nefericită. Din care mulți planorişti au avut de tras învățăminte. Iar dacă am povestit-o aici, am făcut-o cu scopul de a aminti celor ce se încumetă să plutească pe valurile nevăzute ale imensului ocean aerian că planoarele româneşti de astăzi, majoritatea construcții metalice de o mare rezistență, de o suplețe şi finețe care le aşază alături de cele mai reuşite aparate din lume, fac față cu succes oricăror încercări de natura celei petrecute de fostul meu coleg.

Şi-aş vrea să mai spun cititorului acestor rânduri că multe din întâmplările aşternute pe hârtie s-au petrecut aievea. Ele au fost trăite de autorul prezentelor însemnări, de tovarăşii săi de breaslă. În unele există şi o doză de oarecare ficțiune. Cu scopul declarat de a contura şi mai puternic frumusețea acestui temerar sport care este aviația.

DICTIONAR

Altimetru — instrument de măsurăa altitudinii.

Automosor — dispozitiv cu ajutorul căruia sunt remorcate planoarele pentru a lua înălțime.

Bord de atac — partea din față a unei aripi de planor, care vine, prima, în contact cu aerul, în timpul zborului.

Carlingă — cabina în care stă pilotul şi unde se află comenzile de zbor.

Compas — instrument de bord folosit în navigația aeriană pentru menținerea direcției de zbor dorite.

Declanşator — dispozitiv care eliberează cablul din botul planorului.

Demaror — dispozitiv care serveşte la pornirea motoarelor.

Direcție — partea mobilă de la coada avionului, care se manevrează din carlingă de către pilot şi schimbă sensul de zbor.

Eleron — aripioară mobilă prinsă de aripa sau ampenajul avionului (planorului), prin manevrarea căreia se realizează mişcările de înclinare a aparatului de zbor.

Escadrilă — formație mică de avioane sau planoare.

Fantă (voleți) — dispozitive mobile introduse la bordul de atac sau de fugă al aripii cu ajutorul cărora se măreşte suprafața portantă.

Flaps — aripioară situată în partea dinapoi a planurilor unui avion (planor), pentru a-i mări portanța.

Fuselaj — organul de legătură între aripi şi ampenaj (corpul propriu-zis al unui avion sau planor).

Hangar — construcție destinată adăpostirii avioanelor sau planoarelor.

Hobane — cabluri de oțel care leagă aripile planorului de fuselaj.

Inhalator — aparat pentru administrarea oxigenului folosit de piloți în straturile înalte ale atmosferei, unde oxigenul este mai rarefiat.

Lonjeron — partea de structură cea mai rezistentă a unei aripi sau fuselaj, care preia eforturile de flexiune în timpul zborului.

Luping — evoluție acrobatică a unei aeronave constând în rotirea ei pe o curbă în plan vertical.

Manşă — pârghia din fața pilotului, folosită la comanda eleroanelor (aripioarelor) şi profundorului.

Palier — zbor paralel cu solul, imediat după desprindere, pentru ca aparatul să capete un plus de viteză.

Palonier — pârghie articulată cu două pedale ca extremități, acționate cu picioarele, folosită la dirijarea unui aparat de zbor.

Picaj — zbor de coborâre în linie verticală sau aproape verticală al unui planor sau avion.

Profundor — partea mobilă a ampenajului orizontal al unei aeronave, care asigură uşurința mânuirii, echilibrul şi stabilitatea acesteia.

Ranversare — evoluție acrobatică ce permite schimbarea direcției de zbor cu 180°.

Remourile undei — scuturăturile provocate la intrarea sau ieşirea din curentul ascendent.

Starter — persoană care dă semnalul de plecare în zbor.

Şemineu termic (cămin termic) — curent ascendent folosit de planorişti pentru a câştiga înălțime.

Tonou — evoluție acrobatică în care aparatul de zbor execută o rotire completă în jurul axului său longitudinal.

Variometru — aparat de bord care indică viteza de urcare sau de coborâre a unei aeronave.

Cuprins :

FOTOGRAFIA ..... pagina 01
TUNELUL ..... pagina 03
CONSIMTĂMÂNTUL ..... pagina 08
ECHIPA BĂLCEŞTILOR ..... pagina 12
SALTUL ..... pagina 15
PARIUL ..... pagina 18
VACANTA MARE ..... pagina 19
RENDEZ-VOUS LA TIMISOARA ..... pagina 22
EXAMEN GREU ..... pagina 26
PUNCT FIX ..... pagina 30
INSTRUCTIE LA SANDOW ..... pagina 33
A, B, C-ul ..... pagina 36
ZBORUL ÎN UNDA LUNGĂ ..... pagina 38
RANVERSAREA ..... pagina 43
CIOCNIREA ..... pagina 45
CADOUL ..... pagina 47
BURSUCUL ..... pagina 50
NAŞUL ..... pagina 52
ACCIDENTUL ..... pagina 54
START RATAT ..... pagina 58
ULTIMA DUBLA ..... pagina 61
ATERIZARE FORTATĂ ..... pagina 63
DOI CASTRAVETI LA LEU ..... pagina 67
POSTURI „BLOCATE” ..... pagina 70
BACI ION ..... pagina 72
ŞUŞANA ..... pagina 75
PILOT DE TRANSPORT ..... pagina 76
ATACĂ, HAIDUC ! ..... pagina 79
ALBUL LA MUTARE ..... pagina 82
VIVAT ROMANIA ! ..... pagina 84
EPILOG ..... pagina 86
DICTIONAR ..... pagina 88